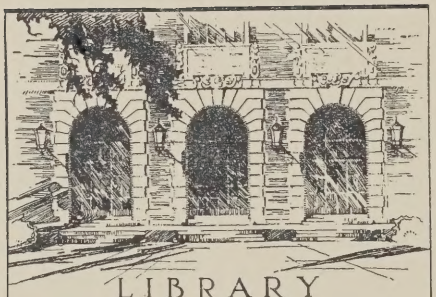


LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF ILLINOIS
330.5
OB
v. 26

Digitized by the Internet Archive
in 2025 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/oobservadorecono2619unse

INDICE N. 25 [i.e. 26] VOL. 25 [i.e. v. 26] JULHO A DEZEMBRO DE 1948

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
EDIFÍCIO VALENTIM F. BOUÇAS
AV. GRAÇA ARANHA, 182, 10.º andar
TELS. { Redação — 42-6995 / Gerência — 42-5519

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL, 3.114
End. Telegr. "OBSERVADOR"
RIO DE JANEIRO

ÍNDICE

ALFABÉTICO E REMISSIVO

JULHO A DEZEMBRO DE 1948

A

	N.º	Pág.
ACÔRDO		
— internacional do automobilismo	155.º	109
AÇÚCAR		
A produção brasileira de —	150.º	138
Atualidade açucareira	155.º	60
— exportado (1947-1948)	151.º	206
AÇUDES		
—, sol e estrêlas	154.º	4
AGRICULTURA		
Cotia e suas realizações agrícolas	152.º	107
Os donos do campo — Evaldo da Silva Garcia	151.º	122
AGROPECUÁRIA		
XII Exposição agropecuária de Leopoldina	153.º	119
ALGODÃO		
Posição mundial do —, Renato Gonçalves Martins	155.º	80
AMÉRICA LATINA		
A Comissão Econômica para a —, Otávio Gouvêa de Bulhões	151.º	99
A — constitui bom campo para investimento de capitais	153.º	135
A ONU e a — (Reunião em Santiago)	151.º	92
Os pagamentos da —	152.º	117
Produção petrolífera latino-americana em nova fase, Geraldo Banaskawitz	155.º	75
ARGENTINA		
A situação cambial da —	152.º	121
O trigo argentino	150.º	121
Ônibus para a —	154.º	116
Um navio para a —	154.º	116
ARROZ		
A cultura do — em Minas	153.º	133
ARTE		
A — em crise, Quirino Campofiorito	150.º	36
ASFALTO		
— Com mistura de borracha	151.º	206
AUMENTOS		
A política de —	154.º	3
AUTOMÓVEIS		
— no Brasil	152.º	111
O plano quinquenal do automóvel, Luís Vasconcelos	154.º	66
AVIAÇÃO COMERCIAL		
Crise na —	151.º	4
Os aviões em serviço comercial	155.º	110

B

	N.º	Pág.
BALEEIRO, ALIOMAR		
O congresso é o que é	150.º	21
BANANAS		
Recuperação do mercado mundial de —	151.º	206
BANASKAWITZ, GERALDO		
Produção petrolífera latino-americana em nova fase	155.º	75

N.º Pág.

BANCO CENTRAL

— ..... 153.º — 4

BANCO INTERNACIONAL

O — ..... 152.º — 121

BANCOS

Aumento de capital ..... 153.º — 143
Banco Ribeiro Junqueira S. A. ..... 155.º — 103
— estrangeiro e Banco do Brasil ..... 154.º — 120
Movimento bancário ..... 151.º — 211
Movimento bancário ..... 155.º — 111
Um semestre bancário ..... 153.º — 141

BARUCH, BERNARD M.

Verdades sôbre U. S. A. ..... 152.º — 27

BATALHA DA CRIANÇA

A —, Martagão Gesteira ..... 151.º — 78

BATATAS

— do Chile ..... 150.º — 6

BENELUX

Intercâmbio com —, Egson Pisk ..... 151.º — 112
Intercâmbio com —, Egson Pisk ..... 152.º — 34

BORRACHA

A questão da — ..... 153.º — 4
Asfalto com mistura de — ..... 151.º — 206

BÔLSA

A — de valores em Julho ..... 151.º — 207
A — do Rio em Setembro ..... 153.º — 136
A marcha das "Ferroviárias" ..... 150.º — 137
Congresso de "Bolsas" ..... 151.º — 208
— de operações mercantis ..... 150.º — 137
Dividendo em ações ..... 150.º — 137
Mercado de títulos em Pôrto Alegre ..... 151.º — 213
Mercado de valores em Santos ..... 151.º — 213
Mercado de valores no Rio ..... 154.º — 118
Os negócios mobiliários em 1947 ..... 150.º — 137

BOUÇAS, VALENTIM

Imigração não é despesa, é capital ..... 151.º — 35
Retrato econômico do Brasil ..... 153.º — 21
Sôbre a indústria nacional ..... 153.º — 14

BUENO, JERÔNIMO COIMBRA

O Rio Tocantins ..... 150.º — 86

BRASIL

Agruras da vida real ..... 155.º — 4
Aspectos do desenvolvimento industrial do — 155.º — 42
Bicicletas para o — ..... 155.º — 110
Economia de guerra no —, General Anápio Gomes ..... 154.º — 49
Economia de guerra no —, (Reportagem) .. 154.º — 54
Política de Valorização da África, ameaçando produtos do — Evaldo Simas Pereira .... 155.º — 20
Retrato econômico do Brasil, Valentim Bouças 153.º — 21
Revelando o Brasil (Exposição internacional de Quitandinha) ..... 150.º — 5

BULHÕES, OTÁVIO GOUVEA DE

A Comissão Econômica para a América Latina 151.º — 99

C

N.º Pág.

CACÁU

— (Oportunidade para o cacáu brasileiro) .. 150.º — 138

CAFE'

—, rei periclitante, Omer Mont'Alegre .... 150.º — 52

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

— de São Paulo — Informações e balanço — 1948 — 1.º semestre ..... 151.º — 198
— do Rio de Janeiro — 1.º semestre de 1948 — comentários ..... 151.º — 162

CÂMBIO

Médias cambiais — Julho de 1948 ..... 151.º — 207
Médias cambiais — Outubro de 1948 ..... 155.º — 110
Mercado de câmbio ..... 153.º — 135

CAMPOFIORITO, QUIRINO

A arte em crise ..... 150.º — 36

CANADA'

Abolição do impôsto de consumo ..... 152.º — 118
O "Eximbank" financia o ferro no — ..... 155.º — 111

CAPITAIS

Capital para o H. P. ..... 155.º — 4
Importação e exportação de — ..... 152.º — 114
Investimento ..... 153.º — 3

CARATINGA

O município de — ..... 153.º — 130

CAVALCANTI, WALDEMAR

Livros e idéias ..... 150.º — 10
Livros e idéias ..... 151.º — 11
Livros e idéias ..... 152.º — 13

CEARA'

Realidade Cearense, Pimentel Gomes ..... 154.º — 85

CENTENÁRIO

Um — (Conselheiro Rodrigues Alves) .... 150.º — 4

CHINA

Desvalorização do "yuan" ..... 154.º — 120

CIMENTO

— ..... 150.º — 138

CLEOFAS, JOÃO

Tratado brasileiro-argentino ..... 152.º — 10

COMBUSTÍVEL

— Sintético ..... 155.º — 110

COMÉRCIO EXTERIOR

— Julho de 1948 ..... 150.º — 14
— Agôsto de 1948 ..... 151.º — 8
— Outubro de 1948 ..... 153.º — 7
— Novembro de 1948 ..... 154.º — 99
— Dezembro de 1948 ..... 155.º — 8

330.5
OB
v.26

	N.º	Pág.
Caminho certo	153.º	5
Escassez de dólares, procura inatendida, contrôles, José Garrito Tôrres	155.º	54
COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL		
Através de um relatório (1947)	150.º	78
COMUNICAÇÕES E TRANSPORTES		
O sonho e a realidade, Nelson Verneck Sodré	152.º	50
Um plano para o nosso tempo, Nelson Verneck Sodré	153.º	44
CONGRESSO		
O — é o que é, Aliomar Baleeiro	150.º	21
CONSTITUIÇÕES ESTADUAIS		
Despesas por quotas nas —, Aristóteles Moura	151.º	27
CONSTRUÇÃO DE MÁQUINAS		
A indústria da —, Heitor Ferreira Lima	155.º	66
COOPERATIVAS		
— no sul, Valdick Moura	155.º	93
CRÉDITO AGRÍCOLA		
—	155.º	111
CRÔNICA PARLAMENTAR		
Capital e energia	151.º	23
Heroísmo na execução orçamentária	155.º	17
Municipalismo e crédito rural	152.º	17
Pessimismo e otimismo no orçamento	153.º	18
Segurança, proteção e aumentos	154.º	19
Uma luz no horizonte	150.º	17
CRUZEIRO		
A paridade do —	150.º	141
O valor do —	150.º	3
CUSTO DA VIDA		
Nos quatro cantos do mundo, o homem paga mais caro para viver	153.º	68

D

DE TODO O MUNDO		
Renda Nacional e Comércio Exterior — Notícia sôbre carnes — Perdas e necessidades européias — Comércio internacional — Algodão e "rayon" em 1950	150.º	7
Notícias sôbre Benelux — Má distribuição da mão de obra no mundo — A borracha asiática e os E. E. U. U. — Comércio anglo-soviético — Os E. E. U. U. liberam os créditos hespanhóis — Capitais suíços na Tcheco-Eslováquia	151.º	17
Novas negociações do "Land-lease" com a URSS — Balança de pagamentos grega em 1947 — Situação alimentar do mundo — Retração do comércio mundial do algodão — Produção recorde nos E. E. U. U. — Petróleo no México	152.º	8
Mão de obra na Europa — A Alemanha e o Plano Marshall — Imigração para a Austrália — O futuro da borracha — A indústria madeireira na Suécia — Produção de automóveis na Polônia, Açúcar na Tchecoslováquia — Indústria têxtil na Itália — Produção e Exportação de chá no Japão	153.º	11
O Plano Marshall em execução — Impôsto de renda — A era dos óleos	154.º	13
Petróleo de Haifa e guerra na Palestina	155.º	12
DESLOCADOS		
DP'S — (Refugiados de guerra)	150.º	6
DISCOS		
— e outros objetos	153.º	5
DIVISAS		
Disponibilidades do Brasil no estrangeiro	150.º	139
DRAMA DA CENTRALIZAÇÃO		
O —	154.º	36

E

ECONOMIA DA GUERRA		
— no Brasil, General Anápio Gomes	154.º	49
ECONOMIA EUROPÉIA		
Recuperação da —, Richard Lewinsohn	152.º	65
EDUCAÇÃO		
Educar é inverter dinheiro em gente, Fernando Tude de Souza	150.º	28
EMPRÉSTIMOS		
— estaduais	152.º	113
O empréstimo da Light	154.º	118
— públicos	150.º	134
EQUIPAMENTO		
— para a construção de rodovias	151.º	206
ESTADOS		
— O isolamento dos —	152.º	4
ESTADOS UNIDOS		
A licença prévia e o intercâmbio com os —	152.º	117
A produção dos — em 1948	152.º	117
Elevação de taxas	152.º	122
Estimativas de safras norte-americanas	151.º	205
Impressões do país do dólar, Jorge Costa Neves	154.º	23
Inflação de crédito nos —	152.º	122
Intensa procura de automóveis	153.º	140
Inversões americanas em 1947	152.º	115
Mais tratores e menos automóveis	154.º	116
Pagamentos de dividendos	152.º	115
Produção de aço	151.º	205
Safra excepcional de algodão	151.º	205
Subsídio diferencial de operação	155.º	109
Verdades sôbre U. S. A., Bernard Baruch	152.º	27
ESTATÍSTICA		
Consequência da falta de —, Aristóteles Moura	150.º	23
ESTRADAS DE FERRO		
— deficitárias	151.º	209
Estrada de Ferro Central do Brasil	153.º	83

	N.º	Pág.
Linhas ferroviárias em tráfego desde 1946 ..	153.º	140
Tráfego ferroviário	152.º	112
Tráfego ferroviário	153.º	139

ÊXODO

O grande	150.º	44

EXPORTAÇÃO

Alguns produtos de nossa — seriamente ameaçados, Antônio Osmar Gomes	155.º	33
Babaçu	150.º	138
— de larguras	150.º	138

F

FALCÃO, ARMANDO

Capítulo da indústria básica	154.º	26

FINANÇAS

Caminho Certo	153.º	5
1948-1949	155.º	5
Novo horizonte	155.º	6

FINANÇAS MUNICIPAIS

Perigo de atrofia municipal, Desiré Silva	150.º	73

FRANCA

Evolução da política financeira, Celso Furtado	152.º	44
O plano quinquenal do automóvel	154.º	66

FRETES

Aumento de —	151.º	206
Redução de —	152.º	112

FRUTAS DO BRASIL

— para a Argentina	152.º	118

FUMO

Atualidade econômica do —, Lineu M. Vieira	153.º	65

FUNDO MONETÁRIO

—	154.º	120

FURTADO, CELSO

Evolução da política financeira (França)	150.º	44

G

GARCIA, EVALDO DA SILVA

Os donos do campo	151.º	122

GÁS DE ARATU

Industrialização do —	152.º	112

GESTEIRA, MARTAGÃO

A Batalha da criança	151.º	78

GOIÁS

Emissões de apólices	150.º	141
Mosáicos de — William W. Coelho de Souza	150.º	83

GOMES, ANTÔNIO OSMAR

Alguns produtos de nossa exportação	155.º	33

	N.º	Pág.

GOMES, GENERAL ANÁPIO

Economia de guerra no Brasil	154.º	4

GOMES, PIMENTEL

Realidade cearense	154.º	8

GRÃ-BRETANHA

Empréstimos para a		

H

HISTÓRIA DA TÉCNICA

—, Heitor Ferreira Lima	154.º	7

HOMEM

O —	154.º	—

I

I. A. P. M.

O — em Pernambuco	151.º	21

IDADE DA TÉCNICA

— no Brasil	150.º	6

IMIGRAÇÃO

— (São Paulo)	153.º	—
— não é despesa, é Capital, Valentim Bouças	151.º	3
"Imigration is no expenditure, it's capital (versão)	151.º	4

ÍNDIA

Mamona e gergelim	152.º	11

INDÚSTRIA

Ameaçada a — de lapidação	153.º	12
Capítulo da — básica, Armando Falcão	154.º	2
— de álcalis	153.º	11
Mão de obra especializada	152.º	—
Sôbre a — nacional, Valentim Bouças	153.º	1
Tubos de aço "Armco" uma — brasileira	155.º	20

INFLAÇÃO

Um fim de ano inflacionário — Omer Mont'Alegre	155.º	3

INGLATERRA

Reabertura da Bôlsa de metais em Londres	151.º	20
Transferência de títulos em esterlinos	150.º	13

INVESTIMENTO

—	153.º	—

ITABIRA

O surpreendente progresso de —	155.º	10

ITÁLIA

Aumento de capitais na —	152.º	11
Meio circulante na —	151.º	21
O custo da vida na —	152.º	11

J

JUTA

Escassez de —	151.º	20

L

	N.º	Pág.
LEIS		
O espírito das —	150.º	5
LEITE		
Distribuição do —	155.º	4
LEWINSOHN RICHARD		
Recuperação da Economia Européia	152.º	65
LIMA, HEITOR FERREIRA		
A indústria da construção de máquinas	155.º	66
História da Técnica	154.º	85
Técnica e Indústria	151.º	103
LIVROS E IDÉIAS		
Indicações para uma pequena brasiliana — Economia e história — Notas avulsas — Livros inglêses — Revista das revistas — Livros franceses — (Waldemar Cavalcanti)	150.º	10
O papel dos clubes de livros — Acôrdo cultural — Reconstituição histórica — Notas avulsas — História antiga — Revista das revistas — Da França — Livros inglêses (Waldemar Cavalcanti)	151.º	11
Centenário de Joaquim Nabuco — Licença prévia — Livros inglêses — O homem americano — Revista das revistas — Prêmio Bulhões de Carvalho — Notas avulsas — Correio de Hespanha — Livros franceses (Waldemar Cavalcanti)	152.º	13

M

	N.º	Pág.
MACABU		
A tarefa da comissão	150.º	102
— Na Câmara dos Deputados	151.º	192
MAMONA		
Importânria da —, Lineu Maria Vieira	155.º	85
MÁQUINA		
A —	154.º	4
MARINHA MERCANTE		
—	153.º	134
MARTINS, RENATO GONÇALVES		
Posição mundial do algodão	155.º	81
MERCADO INTERNO		
Incógnitas do —, Evaldo Simas Pereira	151.º	82
Trocas internas	151.º	36
MÉXICO		
Empréstimo	153.º	137
Taxa cambial	153.º	36
MISSÃO ABBINK		
A —	151.º	3
MOEDAS		
As — do Brasil	152.º	121
— brasileiras circulam no Uruguai	150.º	139
Metal para cunhagem	150.º	139
MONT'ALEGRE, OMER		
Café — rei periclitante	150.º	152
Fim de ano inflacionário	155.º	34
Murtinho	154.º	8
O Plano SALTE	151.º	49
Taubaté	153.º	34
MOURA, ARISTÓTELES		
Consequências da falta de Estatística	150.º	23
Despesas por quotas nas Constituições Estaduais	151.º	27
Plano anual e o orçamento	152.º	21
MOURA, VALDICK		
Cooperativas no Sul	155.º	93
Produção cooperativa de carne, banha e lãs	153.º	59
MURTINHO		
—, Omer Mont'Alegre	154.º	8

N

	N.º	Pág.
NAVEGAÇÃO		
A situação da Mala Real	151.º	209
Tonelagem mercante em construção	151.º	209
Subsídio diferencial de operação	155.º	109
NEVES, JORGE COSTA		
Impressões do país do dólar	154.º	23
NEWLANDS, LUÍS FERNANDO		
Seguro, valor segurado e Indenização	151.º	128
NOVA ORLEANS		
O pôrto de —	155.º	109
NOVA ZEELÂNDIA		
Valorizada a libra neo-zeelandesa	152.º	122

O

	N.º	Pág.
ÓLEO DE AMENDOIM		
Produção de —	150.º	138
ORÇAMENTO		
O —	155.º	3
O — e um parecer	152.º	3
Plano anual e —, Aristóteles Moura	152.º	21
OURO		
A produção de — na América latina	152.º	122
A produção de — no Brasil	150.º	138
Produção de ouro (Estados Unidos)	155.º	111

P

	N.º	Pág.
PAPEL-MOEDA		
— em circulação	153.º	143
PARAGUAI		
Pesquisas de petróleo no —	151.º	209
Também o — não tem divisas	151.º	211

	N.º	Pág.
PAULO AFONSO		
As obras de —	152.º —	6
PEREIRA, EVALDO SIMAS		
Incógnitas do mercado interno	151.º —	82
Política de valorização ameaçando produtos do Brasil	155.º —	21
PERNAMBUCO		
Gastos federais em —	150.º —	134
PETRÓLEO		
O Brasil e seu —		
"Oil fields" do Texas e campos de — do Brasil, Orlando Laurito Puoli	153.º —	28
Produção petrolífera latino-americana em nova fase — Geraldo Banaskavitz	155.º —	75
Providências tendentes à implantação da indústria do petróleo	155.º —	105
PIAUÍ		
Um exemplo	152.º —	5
PISK, EGON		
Intercâmbio com Benelux	151.º —	112
Intercâmbio com Benelux	152.º —	34
PLANO SALTE		
O —, Omer Mont'Alegre	151.º —	112
Os recursos para o —	150.º —	141
PADROWSKY, J.		
A economia popular em São Paulo	152.º —	70
POLÍTICA ECONÔMICA		
Centralização administrativa e econômica	151.º —	6
Uma —	151.º —	5
POTENCIAL MONETÁRIO		
—	150.º —	140
—	151.º —	211
PREVIDÊNCIA		
Consciência previdenciária	154.º —	110
PRIOLI, ORLANDO LAURITO		
"Oil fields" do Texas e campos de petróleo do Brasil	154.º —	104
PRODUÇÃO AGRÍCOLA		
—	152.º —	4
— paulista	150.º —	138
PRODUÇÃO COOPERATIVA		
— de carne, banha e lãs, Valdick Moura	153.º —	59
PRODUÇÃO MUNDIAL		
Crescimento da —	151.º —	205
PROLIFICIDADE		
A — no Brasil (Reportagem)	152.º —	76
PROPRIÁ		
— núcleo industrial de Sergipe	155.º —	108

R

	N.º	Pág.
RECURSOS NATURAIS		
Conferência interamericana em Denver	151.º —	4
REFORMA BANCÁRIA		
A —	151.º —	5
A —	154.º —	5
RENDA NACIONAL		
A —, Desiré Silva	151.º —	15
RETRATO ECONÔMICO DO BRASIL		
— (conferência), Valentim Bouças	153.º —	21
REVOLUÇÃO TRIBUTÁRIA		
A —	150.º —	4
RIO AMAZONAS		
Navegação do —	153.º —	143
RIO TOCANTINS		
O —, Jerônimo Coimbra Bueno	150.º —	86
ROCKFELLER		
Um polo	154.º —	42
RODÉSIA DO SUL		
Cessou o subsídio	153.º —	141
RODOVIAS		
A Bahia-Minas abre novos horizontes	153.º —	138
RÚSSIA		
Algodão para a —	152.º —	117

S

	N.º	Pág.
SÃO PAULO		
A economia popular em —, J. Pokrowsky	152.º —	70
Atividades do SESI em —	154.º —	112
Imigração	153.º —	4
Sistema de oleodutos Santos —	152.º —	111
SEGURO		
— valor segurado, indenização, Luís Fernandes Newlands	151.º —	128
SERVIÇOS SOCIAIS		
—, para o comerciário (SESC — São Paulo)	150.º —	113
Política social do Brasil	151.º —	164
S. E. S. I.	151.º —	163
S. E. S. I. em São Paulo	154.º —	112
SIDERÚRGICA		
A —, pagando dividendos	152.º —	113
SETE LAGOAS		
—	153.º —	126
SILVA, DESIRE'		
A renda nacional	151.º —	15
Perigo de atrofia municipal	150.º —	73

N.º Pág.

SODRE', NELSON WERNECK

O sonho e a realidade ..... 152.º — 50
Um plano para o nosso tempo ..... 153.º — 44

SOROCABANA

A E. de ferro — recebe mais 5 locomotivas Diesel — elétricas ..... 155.º — 101
Estrada de ferro — (Esclarecimentos sôbre a situação financeira) ..... 151.º — 133
Cinco locomotivas Diesel — elétricas para a —
Reformas nos processos administrativos introduzidas na — ..... 152.º — 89
Resultados econômicos da eletrificação da E. F. 150.º — 95

SOUZA, FERNANDO TUDE DE

Educar é inverter dinheiro em gente ..... 150.º — 28

SOUZA, WILLIAM W. COELHO DE

Mosaicos de Goiás ..... 150.º — 83

STETINIUS

.. Outro polo ..... 154.º — 43

SUÉCIA

Caíram as reservas da — ..... 151.º — 213
Meio circulante na — ..... 153.º — 143
Novo vapor sueco ..... 154.º — 116
Posição dos Bancos na ..... 150.º — 141

SUÍÇA

Os bancos suíços ..... 153.º — 141

T

TAUBATE'

—, Omer Mont'Alegre ..... 153.º — 34

TÉCNICA E INDÚSTRIA

—, Heitor Ferreira Lima ..... 151.º — 103

N.º Pág.

TORRES, JOSE' GARRIDO

Escassez de dólares, procura inatendida, Contrôles ..... 155.º — 54

TRATADOS

Tratado brasileiro-argentino, João Cleofas .. 152.º — 10

TRANSPORTE

Uma emprêsa a serviço do povo ..... 153.º — 122
— rodoviário ..... 154.º — 115
— urbano ..... 154.º — 115
Tráfego aéreo ..... 154.º — 115

TRIGO

— do Brasil ..... 154.º — 6
O — argentino ..... 150.º — 138

U

URUGUAI

Desvalorizado o pêso uruguaio ..... 152.º — 122

USINA CENTRAL BARREIROS

A — contribui para a reconstrução econômica 150.º — 107

V

VASCONCELOS, LINS

O plano quinquenal do automóvel ..... 154.º — 66

VENEZUELA

Taxas de depósito na — ..... 151.º — 211

VIEIRA, LINEU M.

Atualidade econômica do fumo ..... 153.º — 65
Importância da mamona ..... 155.º — 85

VOLTA REDONDA

— ..... 151.º — 6
— vai distribuir dividendo ..... 151.º — 159

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

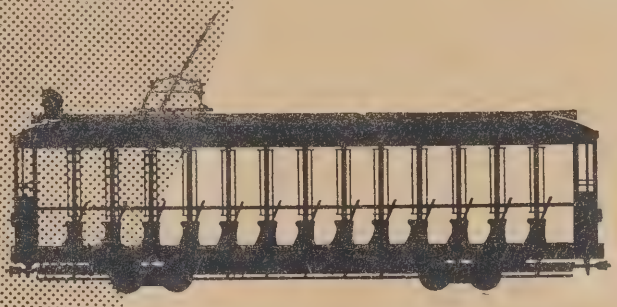
THE LIBRARY OF THE
SEP 9 1948
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Voltaram os bons dias da gasolina!

Mobilizando homens, máquinas e materiais, a guerra convocou, desde a primeira hora, os produtos de petróleo. O transporte, a defesa e o ataque utilizaram, em larga escala, essas matérias essenciais. E a Gasolina, o Motor Oil e a Lubricação Atlantic estiveram ocupadissimos em tôdas as frentes. Tivèram até que ser aperfeiçoados, para satisfazer mais plenamente. E foram de tal maneira monopolizados pelas exigências da luta que as atividades civis foram sacrificadas. Os automobilistas brasileiros, como os dos outros paises aliados, colaboraram com a vitótia, abrindo mão do consumo de gasolina. Mas, a vitória total já é uma realidade. E chegou o dia — tão anciosamente esperado — em que os automobilistas brasileiros podem dispor livremente dos produtos Atlantic que foram o seu grande auxilio no passado. Não ha mais racionamento. A Gasolina, o Motor Oil, a Lubrificação Atlantic estão de volta. E uma boa noticia : voltam mais eficientes e mais produtivos, para prestar ainda melhores serviços a todos os automobilistas.

Atlantic GASOLINA • MOTOR OIL • LUBRIFICAÇÃO

uma viagem de



7 quilômetros através da cidade custa:*

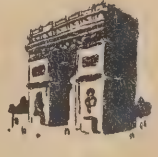
* CALCULADO PELO CAMBIO OFICIAL DO BANCO DO BRASIL

CR.$ 1,31
EM NOVA YORK

CR.$ 0,47
EM BUENOS AIRES

CR.$ 1,88
EM LONDRES

CR.$ 0,53
EM PARIS



CR.$ 1,29
EM TORONTO

CR.$ 0,38
EM LISBOA

NO RIO DE JANEIRO

APENAS 30 CENTAVOS

BONDE - O TRANSPORTE COLETIVO MAIS BARATO DO MUNDO

Julho
1948

NESTE NÚMERO:

De Todo o Mundo 7
Livros e Idéias 10
(Valdemar Cavalcanti)
Comércio Exterior 14
Crônica Parlamentar 17
O Congresso é o que é... 21
(Aliomar Baleeiro)
Consequências da Falta de Estatística 23
(Aristóteles Moura)
Educar é Inverter Dinheiro em Gente 28
(Fernando Tude de Souza)
A Arte em Crise 36
(Quirino Campofiorito)
O Grande Êxodo 44
Café — Rei Periclitante 52
(Omer Mont'Alegre)
A Idade da Técnica no Brasil 66
Perigo de Atrofia Municipal 73
(Desiré Silva)
Companhia Siderúrgica Nacional 78
Mosaicos de Goiás 83
(William W. Coelho de Souza)
Sorocabana 95
A Tarefa da Comissão 102
A Usina Central Barreiros Contribuiu para a Reconstrução Econômica 107
Serviços Sociais para o Comerciário 113

NOTAS EDITORIAIS

O Valor do Cruzeiro 3
Um Centenário 4
A Revolução Tributária 4
O Espírito das Leis 5
Revelando o Brasil 5
DP'S 6
Batatas do Chile 6

SECÇÕES

Observações Financeiras 134
Bôlsas e Títulos 137
Produtos e Mercados 138
Bancos e Moedas 139

Capa de Ary Fagundes

EXPEDIENTE

Propriedade da

SOC. EDITORA "O OBSERVADOR", LTDA.

COLABORAÇÃO PERMANENTE DE: Arthur Ramos, Arí F. Torres, Caio Prado Júnior, Dante Costa, Garibaldi Dantas, Humberto Dantas, José Maria Belo, Moacir Soares Pereira, Nelson Coutinho, Oscar Tenório, Paulo Frederico de Magalhães, Pedro Calmon, Raul Lima, Roberto Lyra, Sérgio Buarque de Holanda, Sérgio Milliet, Teófilo de Andrade, Líbero de Miranda, Renato Mendonça, Carlos Lacerda e Prof. Leonidas Rezende.

Correspondentes especiais em

Londres, New York e Buenos Aires

Os originais enviados à redação não serão devolvidos mesmo quando não publicados.

Publicação mensal

Redação: Av. Graça Aranha, 182 — 8.º andar
Caixa Postal, 3.114 — Telg. Observador

Tels. { Redação — 42-6995
Gerência — 42-5519

SUCURSAIS

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Ed. Saldanha Marinho — Rua Líbero Badaró, 39 — 3.º and. — Tel. 3-6060 — S. Paulo.

MINAS GERAIS, GOIAZ e MATO GROSSO — Diretor: Dr. Moacir Assis de Andrade — Ed. Guimarães, Av. Afonso Pena, 952-3.º andar — Tel. 2-5046 — B. Horizonte.

RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA — Diretor: H. J. Bacelar — Rua dos Andradas — Ed. Sloper, 5.º andar — Tel. 4780 — C. Postal 571 — Pôrto Alegre.

RECIFE, PERNAMBUCO — Carlos Leite Maia — Ave. 10 de Novembro, 10 — Ed. SULACAP — Sala 405 — com jurisdição em Sergipe — Alagoas — Paraíba — R. G. do Norte e Ceará.

AGÊNCIAS NOS ESTADOS

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilherme Rocha, 182 — Fortaleza.

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5-A — 2.º andar — Salvador — Bahia.

S. PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novembro, 69 — Santos.

PARANÁ — Arnaud F. Veloso — Rua Barão do Serro Azul, 445 — Curitiba.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novembro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — Pelotas — Distribuidora Sul Riograndense — Rua 7 de Setembro, 312. Paulo Pargentdler — Praça Marechal Floriano, 447 — Passo Fundo.

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

DISTRIBUIDOR PARA O RIO

Paschoal Tramontano.

Representante em Buenos Aires

Prensa Americana — Vitória, 1222.

Fotografias de Mozar Alves da Silva

Número avulso ..... Cr$ 10,00
Mês anterior ..... Cr$ 15,00

Números atrazados — Preços variáveis
índice semestral — Cr$ 15,00

ASSINATURAS

INTERIOR

1 ano	Cr$ 100,00
2 anos	180,00
3 anos	260,00

EXTERIOR

1 ano	Cr$ 200,00
Índices Semestrais, cada .	15,00

As opiniões expendidas em artigos assinados são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Todos os artigos publicados são inéditos e escritos especialmente para esta Revista.

IMPRESSO NA EMPRESA GRAFICA "O CRUZEIRO" S. A. — LIVRAMENTO, 191 — RIO

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182-8.º andar
RIO DE JANEIRO

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL 3.114
Tels. — Ger. 42-5519 — Red. 42-6995
End. Telegr. "OBSERVADOR"

N.º 150 — NOTAS EDITORIAIS — ANO XIII

O Valor do Cruzeiro

UMA das providências de maior importância para a economia nacional foi tomada nos primeiros dias do mês, quando o govêrno decidiu concretizar seu apoio ao Fundo Monetário Internacional, contribuindo com a primeira prestação da quota a que se obrigou e fixando a paridade do cruzeiro, dentro do estipulado pela Convenção, em Cr$ 18,50 o dólar.

A taxa foi fixada, conforme informação oficial, após estudos ponderados feitos pelas autoridades brasileiras, sob orientação do Ministro da Fazenda e pelas autoridades do Fundo Monetário Internacional, e, segundo os mesmos, corresponde às conveniências do Brasil, ao mesmo tempo que atende à política governamental de evitar flutuações grandes no campo econômico pois é a mesma que vem vigorando há muito e dentro da qual o govêrno tem procurado manter equilíbrio.

Há muito que uma atitude do govêrno não alcançava repercussão tão grata, e poucas med.das neste sentido terão sido tão rapidamente bem compreendidas. E' que a fixação do cruzeiro, ao melhorar a situação do Brasil diante das entidades internacionais criadas para possibilitar a reconstrução do mundo, representou uma definição, cortou pela raíz o mal da confusão, restabeleceu a tranquilidade e impediu que se consumasse a criação da hidra do protecionismo exagerado na base da desvalorização da nossa moeda.

São, realmente, dois os grandes benefícios prestados pela medida à f nança nacional. Saneou o organismo brasileiro e abriu horizontes para êle no mundo.

Como poderíamos pleitear a colaboração dos organismos que criamos para evitar "debacle" nas economias ating.das pela guerra se nêle não nos integramos efetivamente por falta de cumprimento das obrigações assumidas?

Era o Brasil um dos poucos países que tendo comparecido a Bretton Woods com evidente interêsse na cooperação econômica internacional, diante do que se passava com a sua economia atingida pela guerra, não havia fixado o valor de sua moeda em relação ao dólar e, em consequência, iniciado a integralização de sua quota para o Fundo Monetário Internacional. Claro que situação tão irregular e mesmo contradizente com os nossos interêsses, provocava um iniludível constrangimento para o nosso país diante das outras nações e trazia embaraços de vulto ao comércio brasileiro.

Por outro lado estávamos inhibidos de receber uma colaboração maior dos organismos internacionais embora desejássemos ardentemente que ela viesse com rapidez e abundância. Sab.do que Bretton Woods, na imagem feliz do Sr. Valentim Bouças, um dos delegados brasileiros, construiu, com a criação do Fundo Monetário Internacional, uma ponte ligando a montanha da economia de guerra à montanha da economia de paz, evitando o terrível vale da depressão, chega a parecer incrível que o nosso país, na iminência de cair neste vale, demorasse em se integrar no Fundo.

E', por conseguinte, vitória do bom senso, triunfo da razão que frutificará certamente em outras providências de igual importância, a presença do Brasil no Fundo Monetário Internacional. O govêrno deve ser louvado pelo modo decisivo por que agiu, e só interêsses contrariados se mostraram insatisfeitos. Na verdade, seria pueril querermos a cooperação internacional sem nenhuma contribuição de nossa parte.

Diretor Responsável
OYAMA P. TEIXEIRA

★

Gerente
R. C. DE MEDEIROS

★

Redator Responsável
E. SIMAS PEREIRA

A REVOLUÇÃO TRIBUTÁRIA

◆ *A questão* tributária é um campo sempre aberto aos debates, no Brasil. E' de espantar como até hoje não tenha sido possível a definição de um rumo no que respeita aos impostos e taxas, dando margem a que, cada vez que se discute orçamento ou se trata de qualquer aumento na despesa pública, a idéia mais fácil para a solução do problema é o recurso ao contribuinte. Por êste meio tem o govêrno contribuído, constantemente, para o encarecimento geral da vida, para a complicação da vida fiscal. Longe de simplificarmos o aparelho arrecadador, tornamo-lo cada vez mais difícil e mais oneroso.

Estamos precisamente na época em que o Congresso estuda o projeto da lei de meios para 1949, isto simultaneamente com um projeto de aumento de vencimentos e um plano quinquenal. Há, em face de semelhante convergência, uma inquietação natural de parte das classes produtoras e do comércio, movida pelo receio de que venham a surgir indicações relativas à reforma dos impostos e taxas existentes ou quanto à criação de novos. Pelo que tem indicado a experiência, tanto é perigosa uma coisa como a outra, pois indiferentemente concluem sempre pelo aumento dos tributos.

Precisamos de uma revolução tributária, acentuava há poucos dias o Sr. Valentim Bouças, em entrevista concedida ao "Diário Carioca", mas de uma revolução que venha definir e simplificar as coisas, evitando que se consuma uma perigosa inversão que volta a se acentuar, na predominância financeira de impostos que gravam a mercadoria em todos os seus passos, colaborando para a dificuldade econômica de todos, amarrando o desenvolvimento da produção e do comércio.

Somos um país de riqueza escassa e de produção deficiente, onde predominam os impostos que gravam diretamente as mercadorias, acompanhando-as passo a passo, em cada transação feita, como é o caso do Impôsto de Vendas e Consignações que, mercê desta pertinácia, acompanha o produto desde a matéria prima até a entrega da manufatura ao consumidor. Em virtude disto, há casos de mercadorias que, ao atingirem o consumidor, pagaram o impôsto de vendas e consignações sete e até oito vêzes, e como o mesmo é calculado sôbre o valor da transação, êle vem acrescendo constantemente o custo, de forma ascendente.

Nestas circunstâncias o impôsto de vendas e consignações é um passo muito mais à frente do impôsto de consumo, também gravando diretamente o produto e pago, consequentemente, pelo consumidor.

A revolução tributária deveria, partindo da esfera federal para a municipal, sem esquecer o Estado entre as duas, definir em primeiro lugar a natureza real e o efeito dos impostos e taxas, de maneira a evitar as contrafações, mediante as quais um impôsto muda de nome apenas para que seja atendida uma exigência de renda maior. Em segundo lugar, ao invés de se promover aumentos, cuidar de simplificar a arrecadação, intensificando-a. Em terceiro lugar, estabelecermos uma limitação para os impostos diretos, de onde se partisse para sua gradual extinção, mediante o refôrço do impôsto dierto.

Quem quer que mantenha contatos mais íntimos com o comércio, no Brasil, sentirá como seria benéfico o de-

Um Centenário

AS homenagens prestadas à memória do Conselheiro Rodrigues Alves, por ocasião do centenário de seu nascimento, não se confundiram, para felicidade nossa, com aquelas que estão se tornando frequentes nos festejos aos vivos e que preferem, ao julgamento póstero, a constatação, à São Tomás, do próprio busto, tendo oportunidade inclusive de ouvir os elogios à obra, a fim de terem uma idéia aproximada do que poderá ser o respectivo necrológio. Nesta divergência está, precisamente, a distância entre o que vive a sua vida, naturalmente, seja qual fôr a posição que ocupe, e aquêle que sofre a preocupação de posar para história.

A figura de Rodrigues Alves é das que mais se prestam para ser evocada neste instante da vida brasileira. Homem da monarquia, de onde trouxe o título que sempre honrou, serviu à República certo de que, no desempenho da alta missão de que foi investido, acima do regime, estava servindo ao Brasil. Assim é que, depois de republicanos históricos como Prudente de Morais e Campos Sales, a administração de Rodrigues Alves fêz por onde a sua origem política fôsse recalcada.

Vindo da monarquia centralizadora, do Poder Moderador, para uma República nascida sob os auspícios de um liberalismo amplo, onde limitar os excessos seria denunciar as pegadas da reação, Rodrigues Alves soube ser o homem do momento sem perder as características de sua personalidade forte. Teve mão na escolha do seu Estado Maior; reuniu em tôrno de si homens que marcaram uma época nos destinos do Brasil, homens que tiveram muitas vêzes de enfrentar inclusive ameaças de guerra civil, mas que não tergiversaram, pois tinham a certeza do caminho que trilhavam e não faziam o que faziam por simples manobra política.

Na planície da vida política brasileira a figura de Rodrigues Alves avulta não tanto por grandes e excepcionais feitos, mas apenas porque trabalhou, porque foi um govêrno de realizações que até hoje permanecem à nossa vista. E tudo quanto dizemos a seu respeito é, não resta a menor dúvida, uma censura subconsciente a todos os outros que têm se preocupado demais com a própria pessoa e de menos com os destinos do Brasil.

Há, evidentemente, um saudosismo de figuras como aquelas que colaboraram com o conselheiro de Império feito presidente da República. De Leopoldo de Bulhões, José Joaquim Seabra, Lauro Muller, Júlio de Noronha, Rio Branco, Paulo de Frontin, Pereira Passos, Osvaldo Cruz e outros. Homens que tinham liberdade dentro do seu campo de ação mas que deviam se submeter à orientação do chefe. "Os meus ministros fazem tudo que querem, menos aquilo que eu não quero que êles façam."

O Espírito das Leis

FALANDO sôbre a necessidade de não se transformar a lei de licença prévia em instrumento de morte da produção e do comércio, o deputado Amando Fontes teve oportunidade de fazer considerações muito judiciosas sôbre a facilidade com que certas repartições executoras modificam o espírito das leis ou o repudiam.

Eis aí um assunto a merecer estudo ponderado.

O representante sergipano acentuou que a licença prévia é, sem dúvida, providência da mais alta importância para uma economia como a nossa. E só lastimou que tivesse vindo a restrição muito tarde, depois que esgotamos com puerilidades o saldo em dólares que acumulamos durante a guerra, saldo que não constituía lucro, mas apenas fundo de depreciação, pois representava o desgaste de todo o nosso sistema de produção. No entretanto, de tal modo está sendo a lei interpretada e tão rìgidamente cumprida em certos sentidos, que materiais indispensáveis à produção e certos elementos até alimentícios, que escaparam à classificação, não podem entrar no país. Apegando-se demasiadamente à letra da lei, as repartições executoras esquecem o seu espírito. E aquilo que é feito para selecionar, que se destina a impedir a evasão de dólar em objetos supérfluos, que pretende fomentar a importação de máquinas, veículos e equipamentos, acaba, por falta de citação expressa, impedindo que elementos subsidiários mais imprescindíveis à produção entrem no país nas quantidades desejadas.

Ao mesmo tempo em que fêz tais declarações, o deputado Amando Fontes apresentou projeto retirando do regime de licença prévia determinados materiais, principalmente sacaria. O caso agora parece-nos, diante das próprias considerações do autor, de uma revisão geral na lei. Porque não é possível esperar que as repartições executoras modifiquem seu modo de agir.

E' um velho defeito, birra antiga da nossa burocracia, esta de não procurar o espírito das leis. Os funcionários não desejam outro trabalho além daquele determinado pela letra expressa do texto legal. E como uma lei, trabalho humano, não pode atingir a perfeição, o comum é ser o seu intento traído em certas hipóteses e muitas de suas finalidades inatingidas em outras tantas.

Citar casos concretos seria organizar lista imensa, desde o que se passa nas alfândegas até as pequenas ocorrências dos textos de requerimentos e petições, com frequência casos pitorescos que encheriam farto anedotário.

Quanto de prejuízo representam em tempo e dinheiro exigências miúdas cumpridas à risca e como se tornam obsoletos regulamentos interpretados com desmedida severidade, embora feitos com as melhores intenções!

Assim que recebem a incumbência de executar as leis, pretendem as repartições transformar-se em inquisitores empedernidos. Com pequenas exceções — felizmente as há — a nada mais atentam além do rígido texto. E o espírito das leis, o ente subjetivo que as inspira, jamais é chamado à compreensão da exegese burocrática, e acaba por se evadir inteiramente das bancas dos funcionários. Então a lei se encaminha para o martírio do cidadão, que chega a temer o benefício legal, tão frequentemente êle passa a malefício.

Não só no caso particular da licença prévia, mas de um modo geral, parece-nos seria de grande utilidade uma campanha, que podia começar no Congresso como o melhor ponto de partida, por uma maior atenção ao espírito das leis.

saparecimento tanto dos impostos de vendas e consignações e do consumo, como do impôsto de sêlo; semelhante coisa restituiria a liberdade de movimento e os estímulos de várias ordens levariam o brasileiro a produzir sempre mais, ao passo que o fisco observaria o aumento vertical da arrecadação do impôsto de renda. E' inacreditável que persistamos nesse regime anti-econômico de assentarmos a arrecadação dos Estados e da própria União nos impostos que travam a circulação da riqueza.

REVELANDO O BRASIL

◆ *No dia* 10 de julho corrente foi inaugurada, em Quitandinha, a Exposição Internacional de Indústria e Comércio. Criada pelo govêrno federal em 1946, tendo em vista possibilitar um confronto de técnicas e abrir maiores facilidades para o desenvolvimento do intercâmbio, tanto nas relações do comércio interno como no externo, o certame se caracteriza pela condição de permanente, mediante a renovação de mostruários ou expositores em períodos de cinquenta dias.

Ocupa a feira uma área coberta de 10.000 metros quadrados, distribuídos em quatro amplos salões e mais as dependências complementares. O que lá encontram os visitantes dêste primeiro período, é bem verdade, está longe de caracterizar uma mostra internacional, de vez que predomina, em sentido mais amplo, o Brasil, através de representações de órgãos federais, dos governos estaduais e de organizações privadas.

Cumpre salientar, porém, que a Exposição, tal como se apresentou, assistida nos primeiros momentos pelas mais altas autoridades da República, constitui um exemplo daquilo que realmente representa a nossa economia, em sua composição mais nativa, de fundo grandemente extrativo, completada por algumas indústrias básicas — e aqui deixemos referência especial à Companhia Siderúrgica Nacional — cumprindo destacar as exibições de mostruários de manufaturas de luxo pelo seu acabamento e qualidade, como as duas mostras de cristais, sendo uma de São Paulo e outra da Bahia e uma de porcelana, também de S. Paulo.

O que menos surpreende, porém, é o que apresentam por exemplo os Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Nesta primeira fase, realmente, o que mais admira é o que apresentam unidades distantes como o Território do Amapá, oferecendo às vistas dos visitantes mostras de sua indústria de estanho, desconhecida para a maioria, dentre outros frutos de sua economia, o que prova o assêrto da administração federal ao constituir os territórios federais, como meio mais fácil de dinamizar regiões até então pràticamente abandonadas.

Em face do que apresenta a Exposição de Indústria e Comércio, um panorama geral da economia brasileira, é oportuno que se raciocine a respeito dos rumos que se torna necessário imprimir à política econômica, no fomento da produção em bases mais racionais e tendo em conta a renovação de equipamentos, de modo a capacitar o aumento das rendas individuais, a ampliação da capacidade de consumo. Tal como está vale o certame, neste primeiro período, como

prova de capacidade e elemento para melhor conhecimento dos recursos nacionais, muito valiosos, sem dúvida, mas infelizmente aproveitados deficientemente, para a solução dos nossos problemas mais emergentes, especialmente em virtude da eficiência dos meios de transportes e comunicações, deficiência esta que chega a bloquear regiões e até mesmo, iniciativas.

Para melhor juízo da Exposição, esperemos o seguimento de outros períodos. Isto não impede, porém, que assinalemos uma iniciativa marginal da emprêsa concessionária: a promoção de reuniões de produtores, comerciantes e consumidores para o debate de problemas específicos, sob a forma de mesas redondas, que terão início a partir da primeira semana de agosto.

◆

DP'S

◆ *Anuncia-se* que o Brasil, depois de três meses de discussões, assinou um novo acôrdo com a Organização Internacional de Refugiados para a vinda de 5.000 deslocados (DP'S) europeus para os campos do sul do país. Na realidade o acôrdo importa em pouco mais de cinco mil, pois regulariza a ultimação do convênio anterior, assinado em Londres no ano passado e não cumprido totalmente.

Pelos dois acordos se verifica que o Brasil, apesar do manifesto de uma intensa e bem orientada política imigratória, decidiu-se a receber em dois anos apenas dez mil refugiados, embora tenha feito preparativos espetaculares para a escôlha de pelo menos cinco vêzes êste número.

O fato é contristador.

E reflete mais uma vez a pequena relação que existe sempre entre a realidade prática e os planos largamente propagandeados da administração. Mostra, ainda, os prejuízos que nos causam as demoras e irreflexões da máquina administrativa enquanto outros países se aproveitam da oportunidade que desperdiçamos.

Foi o Brasil dos primeiros países a se interessarem na recepção dos deslocados de guerra. Depois de longas discussões em Washington, o Itamarati determinou a ida aos campos de concentração dos DP'S na Alemanha do Ministro Hélio Lobo, o qual os percorreu todos e apersentou conclusivo relatório mostrando como se encontravam os deslocados em boas condições, todos fichados de acôrdo com a sua capacidade profissional, idades e tudo mais, até por grupo sanguíneo. Como seria fácil escolher e como estavam entusiasmados os deslocados com a perspectiva de se transferirem para o Brasil.

O caso seria para o início de um largo fluxo imediato.

Mas preferimos demorar.

E enquanto demoramos vamos vendo a Argentina receber quantidades crescentes de bons imigrantes, e até a Venezuela se aproveitar justamente dos deslocados para modificar a sua situação interna. Como se sabe, a Venezuela, depois da descoberta do petróleo em seu território, passou a viver exclusivamente dos "royalities" pagos pelas companhias exploradoras, o que, afinal, fêz o govêrno rico e o povo pobre. A tal ponto chegaram as coisas na Venezuela que 90% do necessário à alimentação da população eram importados. Os quatro milhões e meio de habitantes viviam em tristes condições, nem de longe aproveitando a imensa riqueza petrolífera.

Agora, porém, o govêrno resolveu tomar outro rumo. E iniciou uma política imigratória interessantíssima que começa a mudar a face do país. Três milhões de poloneses, hungaros, tchecos, alemães, etc., deverão chegar à Venezuela em dez anos. Cinquenta mil dêles habitam já as planícies venezuelanas, e o que fizeram em culturas, estradas, etc. determinou um imediato aumento de produção agrícola e industrial.

Os venezuelanos estabeleceram postos de preparação e preferem os grupos mais misturados porque se torna mais fácil a fixação e miscegenação. Ao fim de determinado tempo os deslocados podem escolher entre a residência fixa na Venezuela ou retôrno a seu país, mas até agora apenas um por cento preferiu voltar.

E assim a Venezuela progride, enquanto o Brasil, com outras possibilidades, enche-se de cuidados e recebe apenas dez mil trabalhadores em dois anos, quando sua necessidade é de dez milhões.

BATATAS DO CHILE

◆ *A imprensa publicou* com acentuada melancolia a notícia — embarcaram para o Brasil, em Santiago, as primeiras quinhentas toneladas de batatas, da corrente que engrossará muito mais como resultado do recente ajuste pelo qual enviaremos, como compensação, cinquenta mil toneladas de açucar.

Numa determinada seção humorística, apareceram versos concitando o govêrno a que, ao invés de se empenhar numa campanha como a do trigo, de duras penas e resultados demorados, mande o povo... plantar batatas!

Justificam-se a melancolia e a descrença que se vão apossando, lentamente, do espírito público quanto à produção de gêneros alimentícios no Brasil?

Quiséramos responder negativamente a pergunta.

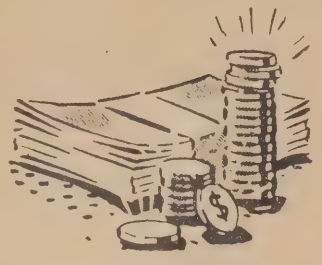
A verdade, contudo, é que de tal modo se vêm acumulando os erros, tantos são os desenganos dos produtores e de tal modo combalido se acha o poder aquisitivo e a capacidade de espera dos consumidores, que se não forem tomadas urgentes providências em sentido contrário ninguém mais acreditará nas vantagens da produção e esta cairá a níveis baixíssimos, acarretando consequências imprevisíveis.

Claro que nem tudo está perdido. Nem existem mesmo ameaças de descalabro. Mas o veneno que se infiltra insidiosamente no espírito público é tremendamente daninho, e pode chegar a corroer o fraco arcabouço já contaminado pelos métodos primitivos de produção, ausência de crédito, falta de transpote e armazenamento adequado, falta de proteção técnica e científica, etc.

Não podemos discutir aqui as razões que influem na produção e os mil e um aspectos que se cristalizam na importação de batatas e outros gêneros. Sabemos que o assunto é complexo e de muita seriedade. Apenas desejamos chamar a atenção para os perigos da desmoralização. Que sejam explicadas francamente as razões da queda de produção e se discutam sem rebuços as providências a tomar. Do contrário, caminharemos para o abismo da desmoralização absoluta.

DE TODO O MUNDO

Renda Nacional e Comércio Exterior



UM dos inquéritos estatísticos realizados a propósito das conferências de Genebra e Havana para discussão dos planos da Organização Internacional de Comércio, versou sôbre a relativa dependência de alguns países do seu comércio exterior. Nesse inquérito foi introduzida uma inovação técnica. O critério até então empregado na estimativa dessa dependência baseava-se, ora no valor do comércio "per capita" do país considerado, ora na razão do comércio exterior para o comércio total. Como resultado, porém, dos aperfeiçoamentos recentemente introduzidos na compilação das estatísticas nacionais, uma nova técnica emergiu, baseada na relação entre as estatísticas do comércio exterior e as da renda nacional. Nessa base, a relativa dependência de nações importantes do seu comércio exterior é calculada na tabela abaixo:

PAÍSES	População (milhões)	Comércio exterior (1937)	Renda nacional (1940)	% do comércio S/renda
		Milhões de dólares		
Nova Zelândia	2	482	600	80
Bélgica e Colônias	19	1 748	2 350	74
Noruéga	3	523	750	70
União Sul Africana	11	684	1 000	68
Holanda e Colônias	80	2 284	3 500	65
Dinamarca	4	730	1 511	48
Argentina	14	1 239	2 800	44
Suécia	7	1 050	2 900	36
Austrália	7	1 090	3 200	34
Reino Unido e Colônias	106	8 115	26 400	31
Canadá	12	1 824	5 800	31
México	22	423	1 400	30
Suiça	4	706	2 400	29
Brasil	45	677	2 500	27
Tchecoslováquia	14	800	3 000	27
Itália	46	1 299	4 800	27
França e Colônias	106	2 306	11 300	20
India (antes da partilha)	419	1 369	9 600	14
Estados Unidos	142	6 379	77 800	8
China	455	535	12 000	4
U. R. S. S.	193	817	32 000	3

Compulsando os algarismos acima, é necessário, ter em mente, que os dados para a renda nacional em 1940 de alguns países, entre os quais a Bélgica, a Holanda e a Noruega, são muito baixo do normal. Também, como, por exemplo, no caso da África do Sul, onde o nível de vida da população é muito baixo, embora o valor do comércio exterior seja relativamente alto, a razão dêste para a renda nacional é demasiado elevada.

NOTÍCIA SÔBRE CARNES

◆ *A distribuição* da carne no comércio internacional, em 1947, diferiu consideravelmente, quer quanto ao volume quer quanto à composição, da verificada em 1938, e, até certo ponto, da de 1946.

As principais exportações foram provenientes de relativamente poucos países ou regiões da América do Norte e do Sul e dos Domínios da Austrália e Nova Zelândia.

As exportações dos Estados Unidos em 1946 aumentaram substancialmente em consequência do programa de auxílio à Europa. A maioria dessas exportações destinou-se às regiões devastadas pela guerra e a outros pontos em que a produção foi baixa. Nesse ano, quase 35% dos suprimentos de carne ao mercado mundial foram originários dos Estados Unidos e Canadá, cêrca de 40% da América do Sul e perto de 25% da Austrália e Nova Zelândia.

Em 1947, o volume das exportações dos principais países criadores aumentou, também, consideravelmente em relação ao nível de 1938 por causa de um acréscimo na produção. Os países exportadores da América do Norte embarcaram quase seis vêzes mais carne em 1947 do que antes da guerra, quanto a América do Sul e a Oceania (Austrália e Nova Zelândia) aumentaram seu comércio em 12 e 18% do nível de pré-guerra. Estima-se que o volume líquido das exportações alcançou 4,2 bilhões de libra-pêso em 1947, contra 5,1 bilhões em 1946 e 3,2 bilhões no período de antes da guerra.

Além dessas alterações quanto ao volume, o comércio internacional da carne sofreu modificações, também, quanto à estrutura. Com efeito, a II Grande Guerra trouxe o desaparecimento dos pequenos mercados exportadores do Sudoeste Europeu e do Oriente Médio, bem como do mercado importador da Alemanha. Os Estados Unidos transformaram-se de país importador em exportador, e o México, em seguida à epidemia de

aftosa que fechou a fronteira norte-americana — seu maior escoadouro — ao gado nativo, há dois anos, entrou no mercado da carne aproveitando o excesso de gado existente nas áreas não afetadas. A Finlândia, a Suécia, a Holanda, a Polônia e a Iugoslávia, antes exportadoras de carne, passaram a importar o produto. Em suma o "deficit" de carne na Europa, com exceção do Reino Unido, tende a aumentar. O Reino Unido, o maior importador, absorveu cêrca de 3,5 bilhões de libras-pêso em 1947, ou seja apenas 120 milhões mais do que em 1938, porém mais de 90% do total da importação mundial.

Os países consumidores parecem ter absorvido 63,6 bilhões de libras-pêso de carne em 1947, ou seja 6% acima do consumo de 1946, e 4% abaixo do de 1938. No decênio 1938 a 1947, a população dos principais países consumidores aumentou de 6%.

A quantidade de carne disponível para consumo em 1947 foi a maior dos últimos anos, devido principalmente ao aumento da matança, determinado na Europa pela sêca e em diversas outras regiões do mundo pela escassez de alimento para o gado e incremento da demanda. Muitos dos países produtores impuseram restrições à exportação, ao mesmo tempo que os importadores continuam a restringir o consumo, pelo racionamento. Via de regra, o nível do consumo nos países produtores é mais elevado do que nos demais, tendo mesmo ultrapassado o de 1938 nos Estados Unidos, Canadá, México, Dinamarca, Eire, Tcheco-Eslováquia e União Sul-Africana. O maior consumo "per capita" continua a ocorrer na Nova Zelândia, Austrália e Argentina, embora o nível seja ainda inferior ao de antes da guerra, e o mais baixo em Portugal, Itália, Bulgária, Brasil e Grécia.

O consumo de carne na Europa em 1947 não ultrapassou, senão foi inferior, ao de 1946 em cêrca de 1/3 dos países. O consumo "per capita" continuou abaixo do nível de 1938 em todos os países, com exceção da Dinamarca, Eire e Tcheco-Eslováquia.

A tendência do comércio internacional da carne no futuro próximo é para o declínio. O aumento do consumo interno nos países produtores, a escassez de alimento para o gado e a considerável redução dos rebanhos forçam essa conclusão.

Perdas e Necessidades Européias

LOGO que o Programa de Reconstrução da Europa foi divulgado, numerosas instituições empreenderam espontaneamente o cálculo dos recursos das nações a serem beneficiadas. Entre essas organizações houve uma — a World Assets Audit Association, Inc. — que estendeu os seus cálculos, estabelecendo a correlação entre os recursos daquelas nações e os de outros países, inclusive os Estados Unidos. Os resultados dêsse confronto produziram as seguintes estimativas "per capita" entre os países europeus de após-guerra e os Estados Unidos:

PAÍSES INTERESSADOS NO AUXÍLIO DOS ESTADOS UNIDOS	Perdas e custo da guerra	Renda nacional (1946)	Produção nacional bruta (1946)	Deficit ou superavit anual (1946)	Estinativa do auxílio (exercício financeiro (1946)
	US$	US$	US$	US$	US$
Reino Unido	2 905	2 119	944	— 87	56
França	2 737	1 082	417	— 75	45
Itália	2 489	437	60	— 28	20
Suécia	2 358	2 090	843	194	22
Noruega	1 222	1 613	563	— 178	16
Dinamarca	400	1 500	645	24	53
Holanda	667	753	368	— 103	68
Bélgica	952	952	586	38	36
Luxemburgo	2 500	1 333	550	0	60
Suiça	—	3 182	591	91	—
Portugal	—	732	163	40	—
Grécia	385	380	46	— 50	65
Turquia	—	370	79	13	—
Áustria	307	714	81	— 68	36
Eire (Irlanda)	—	1 333	384	25	—
Alemanha Ocidental	7 225	1 291	100	— 7	22
MÉDIA	**2 886**	**1 109**	**348**	**30**	**31**

PAÍSES QUE NÃO PARTICIPARÃO DO AUXÍLIO NORTE-AMERICANO

U. R. S. S. (1)	1 602	1 465	316	54	—
Estônia	3 040	1 000	295	24	—
Latvia (Letônia)	1 900	1 000	261	26	—
Lituânia	1 077	667	167	16	—
Finlândia	298	1 503	176	— 96	45
Polônia	1 352	460	111	10	18
Tchecoslováquia	1 385	769	260	22	28
Hungria	151	538	53	— 16	13
Bulgária	246	580	101	— 22	—
Rumânia	—	545	89	9	—
Iugoslávia	565	494	74	— 14	12
Albânia	455	545	91	— 24	24
Espanha	—	1 582	239	65	—
Alemanha Oriental	—	1 659	100	10	—
MÉDIA	**1 182**	**1 281**	**251**	**38**	**4**
MÉDIA DOS 32 PAÍSES	**1 956**	**1 202**	**295**	**7**	**16**
ESTADOS UNIDOS	**3 227**	**3 548**	**1 442**	**112**	—
TOTAL GERAL	**2 200**	**1 652**	**515**	**27**	**13**

(1) Inclusive a Bielorússia e a Ucrânia.

Comércio Internacional

O ANO de 1947 viu a restauração do comércio mundial ao nível de antes da guerra. A estimativa do valor das exportações mundiais no primeiro semestre do ano passado atingiu 46 bilhões de dólares, ou, aos preços de 1938, 22.772 milhões. Êste algarismo aproxima-se do valor estimado das exportações mundiais em 1938 de 21.984 milhões de dólares. Assim, parece que durante a primeira metade de 1947, período para o qual estão publicados os dados completos dos diversos países, as mercadorias estão percorrendo os canais do comércio internacional a um ritmo sensivelmente igual ao de antes da guerra e substancialmente mais elevado do que em 1946. A tabela abaixo dá uma idéia bem clara da situação:

ESPECIFICAÇÃO	1938	1946 (1)	1947 (à base do 1.º semestre)
	Em milhões de US$ dólares		
Aos preços atuais	21 984	33 000	46 000
Aos preços de 1938 (volume)	21 984	19 186	22 772
Índice dos preços	100	172	202
Índice do volume	100	87	104

(1) Os dados relativos a 1946 e à primeira metade de 1947 são largamente aproximados devido a inúmeras incongruências das parcelas originais. Também os índices são brutos, desde que não há para todos os países uma medida só de deflação.

Os dados apresentados não são, porém, em si, suficientes para refletir os deslocamentos provocados pela guerra no comércio mundial, deslocamentos êsses de grande alcance. Com a terminação das hostilidades no verão de 1945, o aspecto do comércio era bem diferente do de antes da guerra. O desaparecimento de grandes mercados, como a Alemanha e o Japão; o afastamento do Extremo Oriente do mercado exportador de matérias primas em consequência a grandes baixas na produção; a fome de importações na Europa, apesar do sensível reerguimento econômico de alguns países, como a Grã-Bretanha, a Bélgica, a Holanda e a França; o notável incremento das exportações da América Latina, durante a guerra, e a subsequente pressa em importar os artigos cuja escassez se fêz sentir nesse período; e, principalmente, o extraordinário incremento das exportações dos Estados Unidos, — foram as grandes ocorrências do após-guerra no campo do comércio mundial.

A tabela abaixo mostra o deslocamento do comércio no após-guerra em confronto com o ano de 1938, em percentagens:

PAÍSES	IMPORTAÇÕES			EXPORTAÇÕES		
	1938	1946	1947 (I/VI)	1938	1946	1947 (I/VI)
Alemanha (1)	9,2	2,5	1,8	9,7	0,9	0,9
Argentina	1,9	1,6	2,0	2,1	3,6	3,0
Austrália (2)	2,2	1,7	1,7	2,5	2,6	2,1
Bélgica-Luxemburgo	3,2	3,3	3,3	3,4	2,1	2,8
Brasil	1,2	1,9	2,5	1,4	3,0	2,4
Canadá	2,8	5,1	5,0	3,9	6,7	5,8
Estados Unidos	8,2	13,6	11,4	14,1	31,1	34,6
França	5,6	7,1	5,6	4,1	2,6	3,9
Holanda	3,3	2,2	2,9	2,7	0,9	1,2
Índia (2)	2,4	2,2	2,3	2,9	2,8	2,5
Itália (1)	2,5	2,0	4,1	2,6	0,9	1,6
Japão	3,2	—	—	3,6	—	—
Reino Unido	18,9	14,6	13,2	11,9	11,8	9,7
Suécia	2,2	2,4	2,5	2,2	2,0	1,5
Suíça	1,5	2,2	2,1	1,4	1,9	1,6

(1) Dados preliminares baseados em resultados parciais. (2) Ano calendário.

ALGODÃO E "RAYON" EM 1950

◆ *O consumo* mundial de tecidos de algodão e "rayon", em 1950, atingirá um nível de cêrca de 44 bilhões de jardas quadradas, segundo previsões do Conselho do Algodão, a propósito da recente conferência Anglo-Americana do Algodão na Grã-Bretanha.

Isto representará um aumento de 10 por cento sôbre o nível de consumo no período pré-guerra. Os níveis de consumo dos dois têxteis são estimados em 35/36 bilhões de jardas quadradas, para o algodão, e em 8/9 milhões de jardas quadradas, para o "rayon".

Comentando êsses algarismos, o Conselho do Algodão adverte que a estimativa é apenas provisória, uma vez que o principal fator do volume provável do comércio internacional das manufaturas de algodão é o desenvolvimento das mesmas nos mercados de além-mar, "desenvolvimento êsse nada fácil de prever". Com efeito, continua, "pode-se argumentar ora com o "trend" de pré-guerra, que mostrava um declínio constante na entrada de artefatos de algodão no comércio internacional, ora com o desenvolvimento atual da indústria nos principais mercados. No primeiro caso, calcula-se em 10% o volume exportável da produção; no segundo, é fácil verificar a existência de uma produçoã de 1,5 bilhões de jardas destinada ao consumo local. De qualquer modo, parece que o volume do comércio internacional das manufaturas de algodão não poderá ir muito além do nível atual. Isto implica que quando a Grã-Bretanha, Japão e Alemanha se recuperarem dos efeitos da guerra, a competição nos mercados exportadores será extremamente renhida."

O relatório do Conselho indica que o consumo mundial de fibras em geral aumentou à razão anual de 2% no período que medeia entre as duas Grandes Guerras, ou seja, o dôbro da taxa do crescimento da população mundial no mesmo período. No entanto, êsse aumento foi acompanhado da expansão da capacidade da indústria têxtil algodoeira nos mercados exportadores tradicionais — América do Sul, Extremo Oriente e os Domínios. A produção nesses países foi grandemente incrementada durante a guerra, e embora isso fôsse conseguido à custa de operar em dois e três turnos o maquinário existente, poucos dêsses países estão presentemente sem planos de maior expansão de sua capacidade industrial.

Indicações Para uma Pequena Brasiliana

Valdemar Valente

PARA três livros de autores nacionais quero aqui, em têrmos de síntese chamar a atenção do leitor interessado em estudos de assuntos brasileiros. A êsses três volumes gostaria de juntar o de um estrangeiro — o do inglês R. A. Humphreys, sôbre a evolução da América Latina contemporânea, com algumas páginas especialmente dedicadas ao nosso país. Em conjunto, as quatro obras, tão diferentes entre si, apresentam, contudo, imagens sugestivas da fisionomia do Brasil.

Em primeiro lugar, e por motivos especiais, coloco o ensaio de Sérgio Buarque de Holanda — *Raízes do Brasil,* cuja reedição, lançada mais uma vez na Coleção Documentos Brasileiros (Ed. José Olímpio, 1948), está valorizada por uma série de notas que o autor lhe acrescentou. Raro é o caso de um autor como êsse, que se tenha colocado na situação de um verdadeiro mestre, entre os intérpretes das nossas realidades — realidades históricas, sociais e humanas —, com a publicação de apenas um livro, primitivamente sêco e magro no porte. Publicada há precisamente doze anos, a obra de Sérgio Buarque de Holanda passou logo a constituir uma peça de consulta indispensável para quantos desejassem proceder a uma prospecção de nossa vida social e política. Para entregá-la de novo ao prelo, o autor tomou a iniciativa de rever o texto, alterando-o sempre que lhe pareceu necessário "retificar, precisar ou ampliar sua substância".

Muitos fenômenos da vida brasileira encontraram em Sérgio Buarque de Holanda o analista agudo e compreensivo. Inclusive aquêles aspectos menos ostensivos da personalidade nacional, em geral esquivos a certas tentativas de interpretação. Ninguém como êle estudou a formação do "homem cordial" do Brasil, nem suas peculiaridades, nem as virtualidades que lhe asseguram extraordinário relêvo humano. Outro capítulo admirável do livro é aquêle em que o autor aprecia, em suas faces principais, a nossa herança rural, focalizando os fatos econômicos e sociais com a segurança de um sociólogo habituado ao estudo aprofundado das coisas brasileiras. E o que é mais de admirar é a riqueza de sugestões que êle nos oferece, relativamente a tantos temas, com uma naturalidade e uma clareza prodigiosas. Tudo isso, além do mais, numa das prosas mais límpidas com que contam hoje as letras brasileiras.

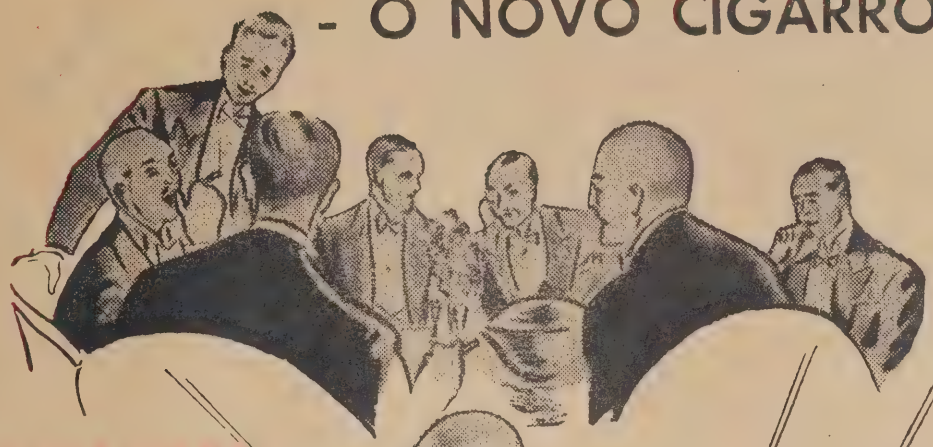
O segundo livro a que me quero referir é recente e de escritor novo. A *Introdução à Sociologia das Sêcas,* de Lopes de Andrade (Ed. "A Noite", 1948). Livro de estréia, com as características dessa condição, embora Gilberto Freyre, no prefácio, não dê mostras de haver sentido isso: "E' notável" — escreve, sem o menor constrangimento de sua ênfase, o sociólogo de *Casa Grande & Senzala* — "a discrição, o equilíbrio, o senso de medida que quase sempre conserva em páginas às vêzes tão graves e refletidas que não parecem de principiante." De resto, não acompanho de perto a opinião de Gilberto Freyre sôbre essa obra: há muito entusiasmo nas palavras do escritor pernambucano, aqui e ali abrandado habilmente com restrições que são água na fervura. Nem sei como justificar aquela "discrição", aquêle "equilíbrio", aquêle "senso de medida", com as "generalizações enfáticas ou inconsistentes", raras embora, ou com aquela incompreensão da hierarquia de valores em que o jovem autor se apóia.

Não há dúvida, porém, que o Sr. Lopes de Andrade apresentou uma contribuição pessoal bastante expressiva para um "focal-point" das sêcas. E' um trabalho honesto de exposição e análise do fenômeno, o seu tanto livresco, vasado numa expressão ainda indecisa, mas obediente a um plano corajoso de interpretação. E seria injusto se não disséssemos que essa obra representa um esfôrço digno de todo louvor, tanto mais quanto nos indica o muito que se pode esperar de seu autor, pela seriedade que revela e pelos objetivos em que se inspira.

De interêsse mais restrito, pelo assunto que focaliza, é o terceiro dos volumes da série: *Uma Cidade nos Trópicos,* de Miran de Barros Latif (Ed. Livraria Martins, 1948). Já não estamos diante de um calouro em estudos de natureza histórica: a obra que nos deu, há tempos, sôbre as Minas Gerais, ficou entre as melhores que a respeito se escreveram em português. A sua biografia do Rio de Janeiro veio confirmar as suas qualidades de pesquisador. A história de uma cidade foi

O ASSUNTO DO DIA...

- O NOVO CIGARRO



CRUZEIROS

3,50

ÉGLE

UM PRODUTO DA

Sudan

S/A

A FAMA

escrita por êle com o máximo de fidelidade aos fatos, mas de tal sorte que nos salta aos olhos a documentação consultada; nem aspas, nem datas — aquilo que é tôda a paixão medíocre de certos historiadores. Miran de Barros Latif conta a vida da cidade como se contasse a de uma pessoa, referindo-nos as circunstâncias peculiares de seu nascimento, aspectos de sua formação e crescimento, singularidades de sua natureza. O bom gôsto literário impede-o de socorrer-se do pitoresco ou de quaisquer outros artifícios para nos dar uma impressão de vida. O tom quase de narrativa que Miran de Barros Latif imprimiu à sua obra não lhe sacrifica a seriedade: apenas lhe acrescenta um fator de atração literária.

O Rio de Janeiro, que tanto vinha sofrendo na mão dos cronistas — os cronistas hábeis no rendilhado das peças de história — desta vez encontrou o biógrafo ideal, capaz de nos dar de sua vida uma expressão segura, fidedigna, mas não solene, agradável, mas não arrebicada.

Por último, a obra de R. A. Humphreys — *The Evolution of Modern Latin America* (Ed. Oxford, At the Clarendon Press). E' um pequeno volume formado com as lições de um curso que o autor proferiu em Cambridge, sôbre o desenvolvimento histórico da América Latina e o papel que ela representa no mundo moderno. Escrito com clareza, apresenta os pontos principais da matéria com uma ordenação quase didática. O autor recorreu a boas fontes para descrever o "back-ground" geográfico e racial do continente, particularmente em referência à Argentina, Brasil, Chile e México. Humphreys fixa os lances principais da emancipação dos povos americanos da tutela européia, examina a influência da imigração de homens e capitais e analisa as manifestações do espírito democrático predominante nesta parte do mundo civilizado. Por fim, estuda as relações interamericanas e refere a projeção da América Latina na política mundial. No que diz respeito ao Brasil, o trabalho é bastante seguro, revelando mesmo uma grande simpatia. Até excessiva quando se deixa arrastar ao louvor. Particularmente ao aludir a fatos políticos contemporâneos, cujo significado exato não é bem definido em virtude de um preconcebido desejo de elogiar. Mas está visto que a obra vale como um esfôrço de compreensão.

Economia e História

EM comemoração ao quarto centenário da instituição do Govêrno Geral no Brasil e da fundação da cidade da Bahia, deverá realizar-se em abril do próximo ano, por iniciativa do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, o IV Congresso de História Nacional. Já foi organizado o plano geral das teses que poderão ser apresentadas, sôbre os mais variados aspectos da nossa evolução histórica no período que vai de 1500 a 1763, ou seja até a transferência da sede do Govêrno Geral. E — aqui o ponto que nos interessa em particular — foram incluídos no programa dessas memórias os temas referentes à história econômica e social daqueles dois séculos e meio da vida brasileira.

Quinze capítulos compõem o temário escolhido, a saber: I — o pau-brasil, seu comércio e regime de exploração. Monopólio da coroa; II — O açúcar. Primeiros canaviais. Feitorias do litoral; III — O engenho de açúcar no século XVI. Produção intensiva. O panorama econômico do açúcar no mundo; IV — O açúcar no norte e no sul. Aspectos sociais de Pernambuco, da Bahia, de São Vicente. Época de Mem de Sá e de Gabriel Soares; V — Brasil econômico do século XVII. Causas da guerra holandesa. Riquezas do nordeste. Engenhos do recôncavo; VI — A sociedade do Brasil colonial (século XVIII). A vida na cidade e no engenho; VII — Criação de gado. As grandes fazendas. Expansão sertanista. O Rio de São Francisco. A pecuária e a penetração sertanista no nordeste; VIII — O ciclo do ouro. Formação social das Minas Gerais. Vila Rica; IX — Diamantes do Tijuco; X — Comércio colonial. Dados estatísticos. Portos de exportação, consumo, linhas marítimas, monopólios e alfândegas; XI — O fumo no Brasil Colonial; XII — A pequena agricultura no Brasil Colonial; XIII — Sistema de trabalho no Brasil colonial; XIV — Classes sociais. Costumes rurais e urbanos. Tipos representativos. A cidade no século XVIII; XV — Aspectos econômicos do norte, do centro e do sul do Brasil no século XVIII. Economistas portuguêses.

Dentro dêste esquema, podem os estudiosos do desenvolvimento econômico e social do Brasil encontrar pontos atraentes para as suas pesquisas e observações de tôda natureza.

NOTAS AVULSAS

COM o seu livro *Geografia da Fome*, Josué de Castro, obteve o Prêmio José Veríssimo, da Academia Brasileira de Letras. Êste é o segundo prêmio que o escritor e cientista pernambucano obtém com aquela obra, cuja segunda edição, aliás, acaba de aparecer (Ed. Cruzeiro). O primeiro foi o Prêmio Pandiá Calógeras, concedido pelo Sr. Valentim Bouças por intermédio da Associação Brasileira de Escritores.

— Um dinamarquês, Hakon Mielche, escreveu um livro de impressões de sua viagem pelo Brasil, com 375 desenhos de sua autoria. Êsse livro foi traduzido para o inglês — *From Santos to Bahia* —, por M. Michael, e lançado em Londres pelo editor Hodge.

— Será comemorado no próximo ano o centenário de Joaquim Nabuco. Até agora o govêrno federal nada fêz para assinalar a efeméride. Em Recife, foi instituído um prêmio municipal, no valor de 30 mil cruzeiros para o melhor ensaio sôbre a vida ou a obra do grande estadista e escritor brasileiro.

— Saiu o volume do *Anuário Estatístico do Brasil* correspondente a 1947 — repositório de dados numéricos sôbre os vários aspectos da vida brasileira, quanto possível atualizados. E' um trabalho do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

— Em edição de "A Noite", apareceu o livro *Introdução à Sociologia das Sêcas*, de Lopes de Andrade — estudo em profundidade de um problema nacional da maior importância. No prefácio que escreveu para essa obra, Gilberto Freyre salienta o interêsse de que ela se reveste, considerando que o autor ofereceu uma contribuição original para a bibliografia sociológica brasileira.

LIVROS INGLÊSES

SOB os aupícios da "Hutchinson's University Library", foi publicado em Londres um excelente ensaio de W. Ivor Jennings — *The British*

Revista das Revistas

INDICAÇÕES úteis quanto a trabalhos publicados em números recentes de revistas brasileiras: "Um novo retrato do Brasil", Nelson Mota, e "Síntese do mercado de ferro e aço nos últimos seis anos", Osvaldo Benjamin de Azevedo, in *Revista Industrial de S. Paulo* (abril); "O verdadeiro conceito das cooperativas de trabalho", Fábio Luz Filho, e "A defesa do pequeno produtor através das cooperativas", Renato Costa, in *Cooperativismo* (abril); "A cana de açúcar no Ceará", Pimentel Gomes, in *Brasil Açucareiro* (abril); "Elaboração do orçamento nos Estados Unidos", Guilherme Moojeh, in *Boletim do Conselho Técnico de Economia e Finanças* (maio); "Organização de serviços municipais", Ricardo Capote Valente, e "Produção e consumo de gêneros alimentícios", Álvaro de Sousa Lima, in *Revista de Organização Científica* (junho); "A crise da administração", Oscar Saraiva, in *Revista do Serviço Público* (abril); "Localização da nova Capital: ponto nevrálgico", Everardo Backheuser, in *Boletim Geográfico* (janeiro); "Análise da atual conjuntura econômica", Rafael Xavier, in *Periscópio* (junho); "Crédito e meios de pagamento", Omer Mont'Alegre, e "Organização dos Bancos no Brasil", Adolfo Puggins, in *Revista Bancária Brasileira* (junho).

Do sumário de algumas revistas estrangeiras: "Gli stambi internazionali in un mondo in transformazione", F. Vito, in *Rivistà Internazionale di Scienze Sociale, da Itália* (junho); "Some thoughts on reconstruction problems in Europe", A. E. Heath, in *The Australian Quarterly*, da Austrália (março); "Sulla irreversibilitá del capitale e le transformazioni fondiarie nell'agricoltura", Federico Chessa, "Sulla concentrazione economica", Mário de Vergottini, e "La scala mobile dei salari", Cesare Vannutelli, in *Rivista di Política Economica*, da Itália (abril); "Help between Nations", R. G. Hawtrey, in *International Affairs*, dos Estados Unidos, (abril); "Possediamo una nuova scienza economica?", Ferdinando di Fenizio, e "Problemi e prospettive dell' industria dolciaria italiana", Antonio Valeri, in *L'Industria*, da Itália (março); "Las bases económicas para la industrialización del país", Rolfo Ortega Mata, in *Revista de Economia*, do México (maio); "La population des Etats-Unis d'Amerique", W. S. Thompson, in *Population*, da França (março).

Commonwealth of ations. O autor procura explicar como num conjunto de nações independentes pode existir "união sem unidade, similaridade na diversidade, variedades na uniformidade".

— Sôbre o povo norte-americano, Geoffrey Gover escreveu um estudo — *The Americans, A study in National Character* (Ed. Macmillan), tendo em vista uma orientação moderna em matéria de antropologia cultural e de interpretação sociológica.

— E' da autoria de F. Henry um pequeno volume sôbre *The Theory of Money* (E. Staples Press). Defesa das teorias clássicas.

— Editado por S. H. Steinberg, apareceu o 85.º volume de *She Statesman's Yarbook*, correspondente a 1948. Trata-se de um volume de natureza informativa, do ponto de vista histórico e estatístico, sôbre tôdas as nações do mundo.

— Terá quatro volumes a obra que R. R. Kuezynski está escrevendo, o primeiro dos quais foi agora publicado — *A Demographic Survey of the British Colonial Empire*. E' uma análise detida da composição e distribuição das populações dos diversos países componentes do Império Britânico.

— Deve-se a Sir Ernest Benn uma obra de estrutura original e particular significado — *The Confessions of a Capitalist*, que êle próprio editou. E' um depoimento bastante expressivo.

LIVROS FRANCESES

EM longo estudo, objetivo e documentado, sôbre a evolução da economia francesa é o do Prof. Ch. Bettelheim — *Bilan de l'Economie Française* (Presses Universitaires de France). São examinados os problemas de produção e consumo, as questões demográficas, sociais e financeiras, particularmente em referência ao período que se escoou entre as duas grandes guerras.

— Em *L'Experience des Nationalisations* (Librairie des Médicis), Marcel Ventenat fêz uma demorada análise da situação da França em face dos planos de nacionalização das atividades econômicas.

— Surgiram dois livros sôbre a realidade alemã de após-guerra: *Les Allemands d'Aujourd'Hui*, de Robert d'Harcourt (Hachette), e *Faites travailler l'Allemagne*, de René Lauret (Le Partulan). O primeiro, um ensaio de fôlego, por um autor especializado. O segundo, trabalho baseado em pontos de vista algo simplistas, mas repleto de dados e informações úteis.

— A vida do povo inglês, na atual conjuntura, está exposta no livro que Bertrand de Jouvenel vai lançar em edição de "A la Table Ronde": *Problèmes de l'Angleterre Socialiste*.

LUIZ CAMPOS FILHOS & CIA.
Sucessores de LUIZ CAMPOS
Estabelecidos em 1887
COMISSÕES - AGENTES DE VAPORES - COMISSÁRIOS DE AVARIAS
Matriz: RIO DE JANEIRO
RUA VISCONDE DE INHAÚMA, 51
Fones: 43-8016 — 43-8215
Telegr. CAMPOS
Caixa Postal, 45
Filial: SANTOS
Praça VISC. MAUA', 26 - 2.º - s/204
Fone: 5.233
Telegr. LUCAFICO
Santos — S. Paulo
E. F. LUIZ CAMPOS
CORRETOR DE NAVIOS
Fones: 43-8016 — 43-8215

Comércio Exterior

NO movimento de exportação do comércio exterior, relativo aos três primeiros meses de 1948, nota-se, de início, uma transformação singular, sobretudo se tivermos em conta a maneira como o fenômeno vinha se desenvolvendo: houve um aumento de volume, se compararmos os números deste ano com os de igual período do ano anterior, ao passo que o valor diminuiu de maneira considerável. Embarvamos 990.491 toneladas de mercadorias, de janeiro a março, contra 914.595 tons. de igual período do ano anterior, ao passo que realizamos 4.500.256 mil contra 5.813.410 milhares de cruzeiros. A um acréscimo de 75.896 toneladas, correspondeu uma diminuição de 1.313.154 mil cruzeiros.

Expôsto assim de primeira mão, o caso mostra uma certa dose de alarme; se penetrarmos pelo emaranhado dos números, verificamos que a extensão do ocorrido é muito importante. Não houve, realmente, como pode parecer, uma redução no valor médio das mercadorias exportadas. Pelo contrário. O que se operou foi o surto de algumas mercadorias de maior pêso físico e de menor valor em moeda, ao passo que os produtos tradicionais de nossa exportação, de um modo geral, tiveram as suas posições constrangidas.

Não sabemos bem como o govêrno federal encara a situação. Se racionarmos tendo em conta que entre janeiro e março estava em curso final o regime de licença prévia — tornado lei em fevereiro e regulamentado em fins de março — deveríamos chegar à lógica conclusão de que, tendo uma idéia dos produtos que seriam mais diretamente visados pelo instrumento legal, seria de tôda sorte natural que se registasse precisamente um "rush" na exportação dêsses produtos. Mas isto foi precisamente o que não aconteceu no que respeita à exportação, ocorrendo, porém, quanto à importação.

O que se pode concluir através de um estudo do intercâmbio no primeiro trimestre, é justamente que estamos com ats vendas involuindo, no justo instante em que sente o país maior necessidade de ampliar os seus negócios, ameaçados que está, pelo surto importador, de um "deficit" crescente na sua balança comercial.

Ocorre, precisamente, com os resultados do trimestre, a prova de como é precário se fazer estudo econômico tendo em consideração o cálculo do valor médio da tonelada, no conjunto das estatísticas. E não podia acontecer de outra maneira, de vez que semelhante cálculo resulta da soma de quantidades heterogêneas.

COMPOSIÇÃO DA EXPORTAÇÃO

O aumento verificado no volume ocorre quase que inteiramente, por conta das matérias primas. Nos três primeiros meses de 1947 embarcamos 419.540 toneladas e, em igual período do ano corrente, ... 473.091 toneladas. Mas, em compensação, a inferiorização do valor está, também aqui, plenamente justificada. Ao menor volume do ano passado foi atribuído um valor de 2.424.110 mil e ao maior deste nao, 1.544.899 mil cruzeiros. Foram menores os embarques das matérias primas de origem animal, onde estão classificadas as peles e couros, que sofreram uma redução de um têrço no volume e no valor; diminuíram também as vendas das matérias primas de origem vegetal, onde estão incluídas as madeiras, borracha, cêras, fibras, frutos oleaginosos, óleos. Restou, por conseguinte, um único grupo, justamente aquêle onde se processou a reação do volume: o das matérias primas de origem mineral. Estas, que no trimestre do ano anterior montaram a 51.265 toneladas, no deste ano atingiram a 190.342 toneladas. Quase o quádruplo, ao passo que o valor subiu de pouco mais do dôbro, passando de 44.594 mil para 108.519 mil cruzeiros. E, no grupo das matérias primas de origem mineral, coube especialmente aos minérios metálicos, especialmente aos de ferro e de manganês, além do ferro fundido.

Estaremos na perspectiva de uma transformação na estrutura das vendas? Esta é uma pergunta difícil de ser respondida, de vez que os elementos disponíveis não bastam, ainda, para definir tão grande reviravolta. Mas, o que está definido, é que retornamos, mais depressa do que se esperava, à predominância do comércio de matérias primas e gêneros alimentícios, aquelas destinadas a uma predominância crescente, sobretudo em virtude das restrições que pesam sôbre os segundos, onde deveremos caminhar para definirmos tudo em termos de café, cacau, arroz e milho. Retornamos à posição de país exportador de produtos coloniais, regredindo da multiplicidade para a singularidade dos produtos.

Para melhor compreensão do fenômeno, resumimos a seguir os produtos que predominaram no crescimento do volume.

Mercadorias	Volume — Toneladas		Valor — Mil Cruzeiros	
	1947	1948	1947	1948
Ferro fundido	3.490	36.970	4.986	108.519
Minérios de ferro	16.540	93.538	1.301	8.902
Minérios de manganês	28.397	47.676	6.188	10.274

Sòmente nestes três produtos está positivado um aumento de .... 129.677 toneladas em relação ao primeiro trimestre de 1947 e, no entanto, pelo valor, nenhum dêles está incluído entre os mais importantes da pauta.

Ainda na classe das matérias primas, temos as têxteis, que desceram de 116.537 para 60.086 toneladas e de 1.166.489 mil para 604.733 mil cruzeiros. Neste grupo está incluído o algodão em rama, responsável maior pela descensão. Enquanto no primeiro trimestre de 1947 exportamos 103.961 toneladas de fibra, no correspondente deste ano saíram apenas 42.172 toneladas. À diferença para menos de 61.789 tons., correspondeu uma entrada menor, de divisas, de .... 592.526 mil cruzeiros. Esta inversão nos negócios de algodão é uma consequência da diminuição das safras, nestes últimos anos, tanto no Nordeste como em São Paulo. Hoje em dia podemos realmente exportar muito pouca fibra, pois o que produzimos é pouco mais do que o necessário às nossas fábricas.

Os gêneros alimentícios também não fugiram à redução. Se o volume registrou um aumentou de 22.536 toneladas, o valor caiu de 277.972 mil cruzeiros. Diminuiram, mesmo, os embarques de arroz, cacau e café. Aumentaram as vendas de farinha de mandioca, bananas, mate e milho; declinaram os embarques dos gêneros alimentícios de origem animal (carnes inclusive); aumentou o volume dos embarques de produtos alimentícios para animais, especialmente o grupo de tortas.

A uma redução de 235 toneladas na exportação de manufaturas, correspondeu uma diminuição de .... 157.730 mil cruzeiros no valor, sendo que sòmente entre as manufaturas têxteis a redução foi de 116.709 milhares de cruzeiros.

Compilando o quadro dos dez produtos mais importantes — segundo o valor — durante o trimestre, temos:

N.º	PRODUTOS	Cr$ 1.000
1	Café em grão.....	1.868.358
2	Algodão em rama.....	484.085
3	Arroz.....	278.283
4	Madeiras.....	192.922
5	Cacáu em amêndoas....	189.556
6	Tecidos de algodão.....	173.893
7	Peles e couros.....	157.509
8	Milho.....	128.759
9	Mamona.....	111.106
10	Cêra de carnaúba.....	79.819

O que êste quadro indica, sobretudo, é a distância a que vai ficando o título "tecidos de algodão" dos primeiros postos, quando até dois anos passados ocupada o segundo lugar e, ainda no último ano, ocupou o terceiro. Merece especial atenção, também, o que sucede à cêra de carnaúba, que sofreu uma violenta queda de preço. Enquanto no trimestre de 1947 exportamos 2.868 toneladas pelo valor de 166.135 mil cruzeiros, no deste ano saíram 2.414 (menos 454 toneladas) por 79.819 mil cruzeiros (ou sejam menos 86.316 mil).

A IMPORTAÇÃO

No desenvolvimento da importação verificamos o fenômeno oposto ao ocorrido na exportação. O volume diminuiu e o valor aumentou. Contra 1.671.839 toneladas recebidas de janeiro à março de 1947, recebemos em igual período do ano corrente 1.570.759 toneladas (menos 101.086); e o valor, que no ano anterior foi de 4.878.396 milhares, passou êste ano a 5.605.097 milhares de cruzeiros, ou sejam 726.701 milhares a mais.

Neste capítulo do comércio exterior têm se verificado alternativas violentas, êste ano, tudo mais ou menos em função da expectativa em tôrno da lei de licença prévia, que sòmente em fins de abril veiu a entrar em execução. Basta referir que enquanto em janeiro o valor de nossas compras atingiu a 1.400.228 mil, passou a 1.896.799 mil cruzeiros em fevereiro; em março, porém, o valor subiu mais ainda, indo alcançar a casa dos ... 2.555.429 milhares de cruzeiros, cifra "reçord" nos períodos mensais da história do nosso comérico exterior. Basta lembrar que em 1947, ano que foi de grandes importações, o mês de maior volume foi maio, quando montou o valor a 2.266.474 milhares de cruzeiros.

Aumentaram as nossas compras de matérias primas, passando de 1.119.788 tons. para 1.126.632 toneladas, correspondendo a 1.062.584 mil e 1.178.874 mil cruzeiros, respectivamente, para os primeiros trimestres do ano passado e do corrente. Diminuiram as compras de carvão de pedra e de ferro e aço (matéria prima); cresceram as de cimento, gasolina, óleos combustíveis.

Diminuíram as importações de gêneros alimentícios, passando de 299.309 para 159.007 toneladas, ao passo que o valor se retraiu de ... 1.117.377 mil para 795.988 mil cruzeiros. Recebemos, nos três primeiros meses do ano, menos .... 141.334 toneladas de farinha de trigo e mais 8.709 toneladas de trigo em grão.

Os negócios com as manufaturas cresceram, subindo o volume de 248.610 para 284.484 toneladas, e de 2.684.457 mil para 3.623.142 mil cruzeiros; uma progressão de 35.874 toneladas e 938.685 mil cruzeiros. Procurando verificar onde mais destacadamente se processou o aumento, temos, no grupo dos produtos químicos, farmacêuticos e semelhantes um acréscimo de .... 87.608 milhares de cruzeiros, dos quais 80.959 milhares devidos às importações de soda cáustica. No grupo das máquinas, aparelhos, ferramentas e utensílios, foi registado um aumento de 210.520 milhares de cruzeiros, sobressaindo aqui os acréscimo havidos nas importações de máquinas, aparelhos elétricos e eletrotécnicos e de máquinas, aparelhos e utensílios para as indústrias têxteis. Quem porém agiu de maneira decisiva para o aumento do valor na importação das manufaturas, foi o grupo dos veículos e acessórios, com 580.842 milhares de cruzeiros de diferença: contra 644.455 mil no primeiro trimestre de 1947, foi registado um total de 1.225.297 milhares no primeiro trimestre de 1948. A importação de automóveis de passageiros concorreu com .... 327.105 milhares de cruzeiros para o aumento; a de embarcações, a vela, óleo ou vapor, com 204.846 milhares.

No quadro que vai a seguir, oferecemos aos leitores a classificação dos dez produtos mais importantes na importação, segundo o valor:

N.º	PRODUTOS	Cr$ 1.000
1	Automóveis para passageiros	463.643
2	Trigo em grão	326.896
3	Chassís para caminhões, ônibus, ambulâncias e semelhantes	221.126
4	Gasolina	215.404
5	Embarcações a vela, óleo e vapor	206.234
6	Óleos combustíveis	195.578
7	Outras máquinas, apar. elétricos e artigos eletrotécnicos	166.500
8	Máquinas, apar. e utens. para as indústrias têxteis	126.387
9	Farinha de trigo	121.214
10	Caminhões, ônibus, ambulâncias e semelhantes	113.935

Enquanto, nos meses de janeiro a março de 1947, recebemos 5.196 automóveis para passageiros, recebemos, nos mesmos meses do ano corrente, 12.420; a importação de caminhões, ônibus, ambulâncias e semelhantes passou de 2.144 para 3.022 unidades e a de chassis, de 4.343 para 6.282 unidades. Seguimos, desta forma, o reequipamento e ampliação do parque de veículos automóvel. Índice curioso e sintomático da marcha para normalização do mercado, é o retôrno do trigo em grão ao segundo lugar dentre os produtos mais importantes, ao passo que a farinha de trigo deslocou-se para o nono pôsto. Nos primeiros três meses recebemos 84.337 toneladas de grãos e 30.275 de farinha. Os recebimentos de gasolina passaram de 163.291 para 270.541 toneladas e os de óleos combustíveis (Fuel e Diesel), passaram de 316.925 para 405.707 toneladas. Os maiores recebimentos de embarcações, máquinas, aparelhos e utensílios para as indústrias têxteis, são outros índices do reaparelhamento do parque de transportes e do industrial.

BALANÇO

Computando o valor dos movimentos de importação e exportação para o trimestre — 5.605.097 mil e 4.500.256 mil cruzeiros — temos, como resultado do período, um "deficit" de 1.104.841 milhares de cruzeiros. Quanto ao volume, atingiu na importação a 1.570.753 toneladas e, na exportação, 990.491 tons. havendo por conseguinte, uma superação a favor da primeira, de 580.262 toneladas.

COMÉRCIO DE CABOTAGEM

Abrindo uma exceção, incluimos aqui ligeira notícia sôbre o comércio de cabotagem de 1947, segundo os elementos compilados e distribuídos pelo Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda.

Atingiu, em volume, para os doze meses, 3.353.738 toneladas, contra 2.523.215 toneladas em 1946, tendo havido por conseguinte uma diminuição de 169.477 toneladas. Quanto ao valor, foi em 1947, de 15.419.673 mil cruzeiros, contra 15.354.019 mil em 1946; houve um aumento de 65.654 mil cruzeiros. O valor médio da tonelada, que fôra de Cr$ 4.357 em 1946, passou em 1947 para 4.598 cruzeiros. Numa distribuição dos movimentos de importação e exportação pelas zonas geo-econômicas, temos:

ZONAS	Valor em mil Cruzeiros		Resultado em mil Cr.
	Importação	Exportação	
Norte	1.337.435	1.079.462	— 257.973
Nordeste	3.361.953	3.273.982	— 87.971
Leste	5.455.191	4.813.456	— 641.735
Sul	5.264.418	6.252.770	+ 988.352
Centro Oeste	676	3	673

O simples balanço da situação das diversas zonas mostra um aspecto alarmante do comércio de cabotagem: apenas a zona Sul teve uma balança favorável nas suas relações com as demais zonas, através do comércio pela via marítima. Infelizmente não é possível se proceder a um balanço total do comércio interno, de vez que os negócios feitos pelas vias internas — estradas de ferro, de rodagem, fluviais, e outros meios de transportes — são de lenta apuração.

Fazendo uma rápida revisão dos resultados pelas Unidades federadas, assinala-se que obtiveram saldos favoráveis: o Território do Guaporé, 7.582 mil cruzeiros; Rio Grande do Norte, 213.927 mil; Paraíba, 115.905 mil; Alagoas, 208.943 mil; Espírito Santo, 43.435 mil; Distrito Federal, 209.523 mil; São Paulo, 328.775 mil; Santa Catarina, 204.457 mil; Rio Grande do Sul, 458.605 mil cruzeiros.

As unidades que mais influíram na exportação, segundo o volume, foram: Santa Catarina, 21,57%; Distrito Federal, 13,74%; R. Grande do Norte, 13,12%; Rio Grande do Sul, 13,04%. Na importação: Distrito Federal, 36,80%; São Paulo, 19,81%; Rio Grande do Sul, 12,85%. Todos os demais se mantiveram abaixo de dez por cento.

Os produtos que mais influiram na composição do volume:

Café em grão	774.389
Carvão de pedra	472.580
Sal para uso industrial	426.947
Açúcar	361.681

Os que atuaram mais marcadamente na composição do valor:

Tecidos de algodão	1.589.485
Açúcar	1.018.954
Algodão em rama	604.321
Carne sêca	599.996
Borracha	554.541

Todos os demais se situaram abaixo de 500.000 milhares de cruzeiros.

CRÔNICA PARLAMENTAR

Uma Luz no Horizonte

NEM sempre é possível tomar contas das atividades de um parlamento pelo número das medidas legais adotadas, embora num país como o nosso, ainda não refeito da apatia da ditadura, exista tanto a fazer que um índice alto de trabalho legislativo seja muito grato à ordem jurídica. Sem dúvida, se o nosso Congresso nos desse mais leis e leis mais claras e mais práticas haveria lucro imediato para a conturbada vida nacional. Contudo, temos de considerar as inumeráveis dificuldades políticas e técnicas que cercam a tarefa parlamentar para não cairmos no vício prejudicialíssimo de condená-lo sem mais aquela, servindo a seus inimigos.

E' verdade que o Congresso não andou muito no último mês. Os problemas fundamentais permaneceram praticamente intocados. Apenas uma voz tratou do petróleo, o Deputado Eusébio Rocha, e assim mesmo para expender considerações evidentemente demagógicas. A reforma bancária, na qual o Executivo e muitos círculos estudiosos depositam as melhores esperanças, continua à espera do parecer do Sr. Horácio Lafer e o mais que lhe fizeram foi um pedido de urgência para que venha à ordem do dia dos trabalhos da Câmara. Outros projetos de importância continuaram a passo de cágado e nem um mais de evidente importância foi apresentado embora se saiba que muitas leis complementares da Constituição e certos textos ordinários são angustiadamente requeridos pelo mecanismo administrativo.

Todavia, causando a alegria da vista de uma luz no horizonte em noite escura, a Câmara assumiu uma atitude tão firme em relação à aprovação pedida pelo Govêrno para a garantia que pretende dar ao empréstimo da Light com o Banco Internacional que renasceram esperanças quanto ao caminho que tomará visando o aproveitamento real de nossas riquezas.

132 deputados votaram pela urgência na discussão do projeto, contrariando-a apenas 21. O fato pode ser tomado como indicativo do pensamento da Câmara sôbre o valor e o modo de colaboração do capital e técnica estrangeiros, e ao mesmo tempo mostra como é pequeno o número dos que procuram evitar êste estímulo ao progresso nacional em relação aos que o desejam e compreendem. Consequentemente, duas conclusões podem ser tiradas, ambas interessando de modo fundamental o futuro trabalho da Câmara, que deve ser rápido e decisivo no sentido de trazer para o país o sangue novo — em primeiro lugar vemos a existência de clima favorável ao imediato estudo de leis práticas e objetivas sôbre a imigração do capital e técnica, o que é necessário para tornar concreto o pensamento da maioria; depois, nota-se o número irrisório dos que são contrários, isto é, daqueles que influenciados por motivos políticos, em alguns casos servindo a interêsses estrangeiros, tiram partido fazendo um enorme barulho que poderia ser rapidamente sufocado se os que compreendem onde se encontra o real interêsse do país se dispusessem a dizer de público a verdade.

A discussão do projeto chamado "do empréstimo à Light" rasgou o véu cerimonioso com que o assunto vinha sendo tratado na Câmara. O parecer Gilberto Valente e o discurso do Deputado Souza Costa, dito em resposta a duas cartas do General Juarez Távora, como que abriram

ATÍLIO VIVAQUA
Parecer com a Constituição.

PAULO SARAZATE
Tabelas contra o DASP.

GILBERTO VALENTE
Favorável aos 90 milhões.

as comportas do recato dos representantes do povo em discutir sôbre capitais. Até então os deputados e senadores pareciam envergonhados, o que em última análise significava uma vitória dos inimigos do Brasil. Tanto haviam êles batido na tecla do imperialismo e outros "slogans" que se formou uma crosta injustificável mas evidente de temores.

A ampla discussão é a derrota dos inimigos do Brasil. E o retôrno dos representantes do povo ao ambiente de liberdade, único compatível para a consideração de tais assuntos, e que êles haviam inconscientemente perdido.

E' de supor que agora deputados e senadores passem à tribuna parlamentar a discussão que vêm empreendendo pela imprensa e nos comícios, e decidam, finalmente, para o bem do Brasil, receber o estímulo que necessita o país para o aproveitamento de suas enormes riquezas naturais.

Uma das mais importantes decisões tomadas pela Câmara durante o último mês se refere ao acôrdo firmado com o Chile, pelo qual ficamos proibidos de fabricar fertilizantes nitrogenados sintéticos. O acôrdo, assinado durante a visita do Presidente Videla, foi severamente criticado e não agradou a ninguém, principalmente às autoridades militares. Contudo, a Comissão de Diplomacia resolveu dar parecer favorável depois do relatório do Deputado Heitor Collet. Como, porém, o assunto parecesse delicado, a Comissão procurou descartar-se da responsabilidade solicitando audiência de diversas entidades e outras comissões. Assim foi ouvida a Comissão de Agricultura e logo em seguida a de Indústria e Comércio, e mais os Ministérios da Agricultura, do Trabalho, da Viação, da Fazenda, da Guerra, e mais as entidades: Sociedade Nacional de Agricultura, Associação Química do Brasil e Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo.

Tôdas as autoridades e entidades deram pareceres mais ou menos favoráveis, embora tôdas fizessem restrições quanto ao absurdo da cláusula proibicionista que contém o Tratado. Por êle, obriga-se o Govêrno do Chile a exportar para o Brasil, anualmente, ao preço do mercado internacional, todo o nitrato de sódio necessário ao consumo do mercado interno brasileiro, na agricultura e na indústria, e a manter, por três anos, findo o prazo de vigência do convênio, à disposição do Govêrno do Brasil e sem ônus para o Tesouro Nacional, um estoque de 25.000 toneladas. Durante a vigência do Convênio não poderá o Brasil importar salitre de outra procedência, *construir usinas para o fabrico de fertilizantes nitrogenados sintéticos,* inclusive amoníaco e ácido nítrico sintéticos; tão pouco facilitar a particulares, pessoas ou emprêsas, instalação de fábricas para a produção de salitre sintético. O Convênio envolve outras obrigações com a exportação pelo Brasil, sem medidas restritivas do Chile, de mil toneladas de mate, dez mil de açúcar, nove mil de café, cinco mil de algodão, quinhentas de borracha em bruto e cinquenta de chá. O Chile não concederá facilidades a particulares para o beneficiamento do mate, e nos venderá ainda mil toneladas de cobre em bruto para o consumo das indústrias militares brasileiras. Existem ainda outros protocolos sôbre turismo e transportes aéreos.

Alguns dos pareceres são curiosos, destacando-se pelo pitoresco o do Ministério das Relações Exteriores, que acha tão necessário o salitre (estima o nosso consumo em 45.000 toneladas, superior, portanto, ao estoque a que fica obrigado o govêrno chileno) e o Brasil tão incapaz de produzi-lo que, sem maiores considerações sôbre o mercado internacional que se estabiliza e à escravidão em que fica o país, afirma que se não aprovarmos o convênio ficaremos sem fertilizantes...

Preocupados, todos, em evitar a crítica irrefutável de que o convênio impede o desenvolvimento da indústria nacional de azôto sintético, o fabrico do nitrogêneo para fixação do azôto atmosférico, providência adotada com êxito em outros países e para o que possui o Brasil condições excepcionalmente favoráveis, o Ministério da Agricultura deu também um parecer evasivo. Disse aquêle órgão do poder público que é evidente a necessidade de construção de das usinas para a fixação do nitrogêneo atmosférico, uma em Paulo Afonso, tendo em vista o aproveitamento do Vale do São Francisco e outra em Conceição de Macabu, esta para servir aos Estados de Minas, São Paulo e Rio de Janeiro, aquela para os Estados do Norte. Em seguida, porém, salienta que tais usinas reclamariam inversão de capital em somas consideráveis. Por isto, nos obrigamos à exclusiva dependência do Chile...

Além do capital, acha o Ministério da Agricultura que precisamos de tempo (sic) para produzir. Na hipótese mais favorável, três anos. Três escassos anos para nos prender ao estrangeiro!

A usina planejada por um grupo de industriais de S. Paulo consumiria três anos para ser construída. Dada a complexidade da indústria, é ainda a estranha opinião do Ministério da Agricultura, os vultosos capitais a que está necessariamente subordinada e a conveniência do seu racional planejamento, acreditamos não ser possível criá-la no país em bases econômicas sem após acurado estudo. Sendo assim, estimamos um prazo nunca inferior a cinco anos, para a completa realização, entre nós, de uma fábrica de compostos nitrogenados sintéticos.

Em suma, o capital deve ser cerceado na sua entrada no país — pensa uma corrente — por uma série de garantias que nos previnam quanto ao imperialismo, mas, porque não temos capitais para certas indústrias, ficamos presos ao estrangeiro, como no caso dos nitrogenados sintéticos, que não fabricaremos embora tenhamos as melhores condições para fazê-lo!...

Uma coisa ficou ainda patente no trabalho parlamentar — a dispersão de esforços e confusão de proposições, não raro resultantes do desejo de produzir alguma coisa, mas altamente prejudicial. Assim, por exemplo, o projeto criando um Serviço Federal de Alojamento e fixação de famílias nacionais sem solo, idéia muito louvável, embora chegue a extremos de exigir até assinatura do pretendente a terras, mas que não pode ser aproveitada de nenhum modo antes de ter solução o projeto de Reforma Agrária que dorme há mais de ano nas gavetas das comissões.

Outro exemplo frisante é o projeto do Deputado Berto Condé sôbre a criação de um Instituto Brasileiro de Intercâmbio Comercial e Industrial. Após de falar em estática e dinâmica, e outras composições impróprias para a legislação, o projeto declara as finalidades do instituto, para cuja manutenção deverá ser criada uma taxa (eterna solução!) denominada de expansão econômica, a ser im-

posta em cada duplicata e no encerramento quinzenal do livro de vendas à vista. A taxa é de um cruzeiro e o Instituto se destina a observar, perquirir e orientar o desenvolvimento da indústria e movimentação do comércio nacional. Temos de convir que, embora o projeto inclua uma medida boa, que seria a instalação de organismos regionais para êste fim, as suas finalidades se confundem com mais de uma comissão federal, com o objetivo de mais de uma repartição do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio e com muitas das tarefas das Secretarias de Agricultura, Comércio e Obras Públicas dos Estados, sem falar também nas comissões estaduais.

O norte foi mais uma vez alvo de discursos...

Gritou-se na Comissão do Amazonas contra a não aplicação ou má aplicação dos 3% que a Constituição determinou para sua recuperação. Falou-se no abandono do Nordeste e necessidade de reabilitá-lo. Tratou-se da grave questão do cacau, ameaçado pelo produto estrangeiro e na iminente necessidade de se organizar na produção e no comércio exportador. Há um instituto estadual para isto que nada fêz até hoje.

O aumento não saiu. Espera-se o parecer do Senador Vivaqua sôbre a questão política envolvendo aspectos financeiros do relatório do Ministro Correia e Castro sôbre o govêrno paulista. Sabe-se que é contrário à intervenção.

Por fim, o ante-projeto Horácio Lafer, referente à restauração e modernização da rêde ferroviária nacional, transformado em substitutivo da Comissão de Finanças, recebeu parecer do relator da Comissão de Transportes e Comunicações, Deputado Eunápio de Queiroz. O parecer apresenta outro substitutivo criando o Fundo Ferroviário Nacional.

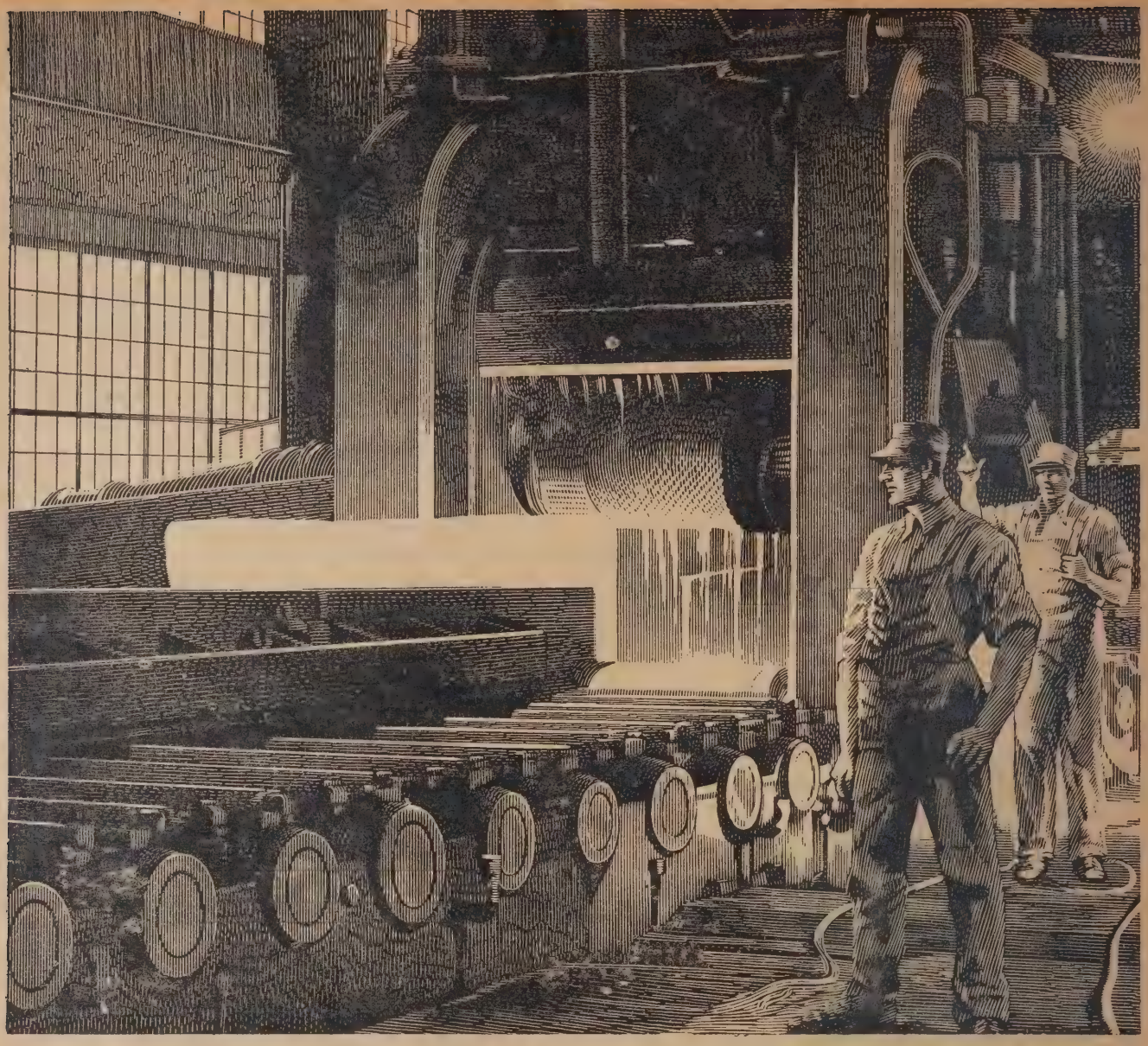
Esta é uma das questões de maior valia das que devem ser tratadas com urgência pelo Congresso. Mas não temos decisões a assinalar neste campo. Nem neste nem no campo político.

"A BELEZA DO RIO DE JANEIRO constitue um cenário do qual o povo do Brasil é mui justamente orgulhoso"
(palavras do Presidente Truman)

Mestre João de Barro, na lógica persuasiva da comparação, nos leva à Copacabana do tempo dos nossos pais — um cenário quasi lúgubre, poucas casas entre dunas de areia ou de mato rasteiro, onde à noite ouvia-se o piar soturno das corujas e de dia os garotos procuravam colhêr pitangas ou descobrir ninhos de passarinhos — *vira-se a fôlha do Tempo* — e eis aos nossos olhos deslumbrados este conjunto grandioso de arranha-céus que é o elegante e aristocrático bairro de Copacabana — moderno, limpo, arejado — onde a obra do homem veio harmonizar-se com a grandeza da Natureza — a alvura e majestade dos edifícios em contraste com o vêrde das matas e o azul do oceano num horizonte sem fim... O Cimento "MAUÁ", pela excelência de sua qualidade, foi o fatôr preponderante desta mágica transformação.

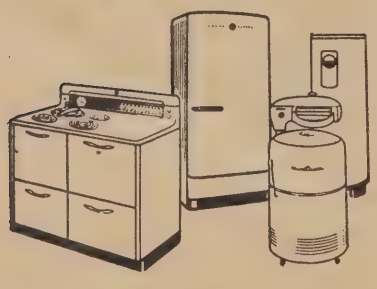
COMPANHIA NACIONAL DE CIMENTO PORTLAND

★ ★



Símbolo de Excelência

EM TODO O MUNDO... EM TODOS OS LARES



Este lingote de aço incandescente que está sendo laminado surgirá eventualmente em sua casa sob a forma de uma panela, um refrigerador, uma faca, uma agulha ou um dos numerosos outros produtos que tornam a vida mais cômoda e mais fácil.

Para transformar os lingotes em chapas de aço, as usinas siderúrgicas dependem de motores e controles General Electric.

Onde quer que a eletricidade sirva a humanidade, V. encontrará a poderosa influência das pesquisas, da engenharia e da capacidade industrial da General Electric.

OUÇA: *FESTIVAIS G. E. — Todas as 4as. feiras as 20:30 horas na Rádio Nacional. — REPTO AOS ENCICLOPÉDICOS — Todas as 3as. feiras as 20:30 horas na Rádio Cultura de São Paulo.*

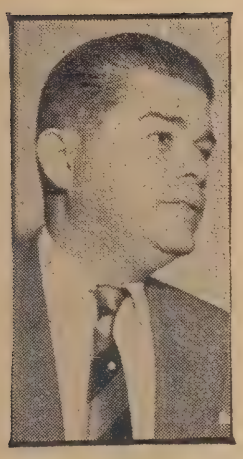
GENERAL ELECTRIC

Produtos da General Electric Co., E. U. A.

MUITO IMPORTANTE

O CONGRESSO E' O QUE E'

Aliomar Baleeiro



Todos os meses, a partir do presente número, O OBSERVADOR publicará um pequeno artigo de destacada personalidade sôbre um fato julgado muito importante pelo autor.

O objetivo é tratar com poucas palavras, positivamente, aquilo que, nos variados setores da atividade humana, constitui aspecto mais grave ou mais destacável, e que nos parece distante pela diversidade de campo em que ordinàriamente operamos.

Começamos com uma série de curiosas observações do deputado Aliomar Baleeiro sôbre a realidade do Congresso Nacional. O assunto tem sua oportunidade em face das críticas de inoperosidade que vêm sendo feitas ao nosso Parlamento.

Tempo de leitura: 8 minutos.

O CONGRESSO Nacional, a despeito de ocupar o mais considerável espaço nos comentários e notícias de jornais — convém repetir-se — é um desconhecido. Corre, a respeito dêle, no país todo e até no Rio, uma lenda bem diversa da realidade.

Essa noção falsa se inicia pelo juízo errôneo acêrca de seu papel e acaba pela deformação, involuntária muitas vêzes, no relato de suas atividades. Muitos cidadãos julgam o Congresso não como é e pode ser, mas como desejariam que fôsse. Patriotas sinceros sonham com uma assembléia serena que a um só tempo englobasse os aspectos de concílio de santos, academia de sábios, ou técnicos, e tertúlia de artistas da palavra escrita ou falada. Mas o Congresso não se confunde com o céu: — o seu reino é cá da terra.

O Congresso não é nem pode ser êsse cenáculo de competências, virtudes e talentos, muito embora, no Brasil, ainda se constitua, em regra, de elementos das elites intelectuais e profissionais. Êle não passa de mostruário compósito das várias opiniões, aspirações e interêsses dos grupos em que se divide a população consciente do país. E se não há homogeneidade nesses grupos separados pela situação geográfica, pela diversa formação técnica, pela variedade de produções, profissões e idéias, claro que o mostruário refletirá o choque estrepitoso de fôrças heterogêneas. A função parlamentar representa um "têrmo de bem viver", diàriamente revisto, renovado e acomodado às vicissitudes da vida nacional. Empregados e patrões, senhorios e inquilinos, comerciantes e fregueses, homens do sul, do norte, de leste e oeste, ali ajustam, pelos seus representantes, interêsses gerais opostos e, graças a essa válvula parlamentar, o país está em paz sem tribunais de segurança, censura à correspondência ou à imprensa, exílios, tiros mortais em estudantes, subôrno, ameaças, conspirações e outras coisas do paraíso ditatorial, que ainda não morreu na saudade de cúmplices e beneficiários.

Não há cantos escuros na governança do país. Justas ou injustas, aparecem afirmações e contestações em tôrno de compras de navios, cunhagem de ouro, prodigalidade do SESI e SESC, enfim cada autoridade se mostra ciosa de sua reputação e sôfrega em dar explicações de seus atos. Nisso, afinal, consiste a essência da Democracia e a vantagem do Parlamento, que não pode operar milagres.

Mas o Parlamento alimenta a maledicência de muitos cavalheiros que ficariam surpresos se tivessem de responder a qualquer das seguintes perguntas:

— Já leu todo um exemplar do "Diário do Congresso" ou viu uma proposta orçamentária e seus anexos antes de afirmar que os parlamentares não trabalham?

— Já examinou o processo de um projeto importante no momento em que dêle se extrai o diploma a ser enviado à sanção?

— Que medidas eficientes proporia você se, como deputado, tivesse de resolver sôbre algum dos problemas nacionais como o de transportes, educação, crédito, saúde, defesa nacional, concórdia social, etc., etc.? Noventa e nove por cento dos censores, se consultarem a consciência, não responderão a essas perguntas. Mas tôda a gente se julga habilitada a julgar da eficiência de um órgão complexo, de cuja obra sabe apenas o resumo de aspectos fragmentários nas notícias apressadas dos jornais.

De certo, o Congresso pode melhorar e ser melhorado. Nenhum parlamentar poderá contestar que o seu funcionamento revela erros de organização. Mas quem estiver à testa de algo perfeito, neste país, dê um passo à frente e atire a primeira pedra na cúpola do Palácio Tiradentes. E' lento nas deliberações? Não menos lentos são todos os tribunais dêste país e pode-se provar que do mesmo mal sofre o Executivo.

Mas, em quase três anos de funcionamento, não me recordo de que houvesse deixado de reunir-se por falta de número ou que suspendesse sessões por falta de trabalho. Mil projetos, além de inquéritos, pedidos de informações e outras atividades, evidenciam o volume de serviço em 1947. A coleção do "Diário do Congresso" é um imenso repositório de informações, reflexões e sugestões fecundas sôbre todos os problemas e interêsses nacionais.

Algumas dificuldades do atual Congresso sobreexcedem à sua possibilidade de aperfeiçoar-se e só no decurso do tempo encontrarão remédio. A interrupção da vida democrática, durante cêrca de doze anos nos 15 anos que se seguiram a 1930, rompeu as rotinas e trouxe ao Parlamento uma geração de homens ainda inexperientes, cujo tirocínio se processará muito mais laboriosamente do que se aquela solução de continuidade não se houvesse registrado.

Por outro lado, as falhas do Poder Executivo, desde inexistência de prévio, concreto e definido programa de govêrno até as vacilações em face dos mais graves temas nacionais, provocam reflexos perturbadores no Congresso, já que o regime presidencial atribui papel precípuo ao primeiro magistrado. A continuação da Capital Federal no Rio constitui também, a meu ver, sério estôrvo ao bom funcionamento do Congresso e de todo o govêrno.

Outros percalços, entretanto, podem e devem ser removidos para melhor rendimento do trabalho parlamentar. Alguns são de ordem material e derivam da exiguidade de espaço da Câmara, que, mais dia menos dia, deverá ter como anexo ou o histórico edifício do Departamento de Correios ou o do Ministério da Viação, contíguos, pois uma reforma no Palácio Tiradentes, para ampliá-lo, seria antieconômica e prejudicaria as suas linhas arquitetônicas. A Biblioteca necessita de atualização e medidas outras. A falta de aparelhagem elétrica automática para votação determina enorme perda de tempo com as verificações pelo velho processo da contagem individual nas bancadas. Simples providências administrativas da Mesa evitariam que visitantes se afastassem das galerias e balcões para as aglomerações e solicitações nas salas de comissão e corredores em horas de serviço.

Duas medidas, entretanto, são inadiáveis e decisivas para maior eficiência do Congresso:

a) a mais efetiva e permanente coordenação partidária; e

b) uma direção mais enérgica, prestigiada e omnipresente por parte da Presidência e Liderança.

Num parlamento moderno não se concebe mais o individualismo dispersivo e estéril de cada representante. Êste deve integrar-se no seu Partido, ao invés de celebrar pactos de caráter regional, pessoal ou esporádicos conforme o assunto em foco. Na política atual, salvo raríssimos casos, ninguém conhece o ponto de vista dos grandes partidos em relação a cada projeto. Os dirigentes asseguram a maior autonomia de deliberação, discussão e votação aos seus elementos, e se há, nisso, maior liberalismo, perde em ordem e economia de tempo e rítmo de serviço de cada Câmara.

Na Inglaterra e nos Estados Unidos, o deputado não fala quando quer, mas apenas quando o partido o autoriza. E' despótico, mas útil.

Dessa falta de coordenação partidária resulta, em grande parte, uma acefalia do Congresso, já que os Presidentes das duas Casas e os líderes se ressentem de autoridade, para as diretrizes indispensáveis à ordenação dos trabalhos. Há até observações de rebeldia ostensiva ao líder do govêrno por parte dos que apoiam a êste. Sôbre o mesmo assunto aparecem, às vêzes, vários projetos de representantes do mesmo partido.

Não há seleção prévia dêsses projetos para que, como rotina, se estabeleça uma prioridade e daí resulta o retardamento de assuntos da maior relevância preteridos por outros que, mercê da insistente assiduidade dos interessados, logram regime de urgência. As pretensões de funcionários e grupos de profissionais oferecem vários exemplos disso.

Parece infeliz a inovação de só se arquivarem ao têrmo de cada legislatura os projetos em curso ao invés de fazê-lo, salvo requerimento expresso em contrário, ao fim de cada ano, com que as pastas ficavam expurgadas de muita matéria, cuja oportunidade desaparecerá no curso de sessão legislativa a ponto de seus próprios autores dela se desinteressarem.

A um líder, decerto, é humanamente impossível informar-se de todos os assuntos em pauta, em ordem do dia e em debate nas Comissões. Seria preciso o dom da ubiquidade num dia de 48 horas. Poderiam ser assistidos por outros deputados de sua confiança, com os quais distribuiria a tarefa sob a sua orientação geral, a exemplo do que acontece nas Câmaras da Inglaterra e Estados Unidos. Ao contrário disso os sub-líderes dos grandes partidos brasileiros se consideram sucessores eventuais do líder e não seus colaboradores dedicados, assíduos e eficientes. Mas êsses assuntos se desdobram em vários aspectos que se não comprazem com uma exposição sumária ao alcance do homem da rua. Aqui fica apenas um reparo geral.

Consequências da Falta de Estatística

Christóvão Leme

E DEFICIÊNCIA de estatísticas no Brasil, de tão reclamada, já caiu no domínio do humorismo, chegando-se a dizer que o maior problema brasileiro é o da "falta de estatísticas". E mesmo quando se lamentam outras deficiências brasileiras — a do ensino, a da estrutura econômica, etc. — é comum dizer-se que a falta de estatística educacional, econômica, etc., impede a avaliação de todo o nosso atraso.

Nesta reportagem não pretendo fazer uma relação das estatísticas que nos faltam nem ampliar a lamentação nacional contra a deficiência de números disto ou daquilo. Vou apenas aludir o que talvez seja outro modo de lamentar, certas consequências da falta de estatísticas econômicas. E não de tôdas mas de algumas entre as que me parecem básicas.

Para abranger as consequências da falta de certos quadros numéricos de nossa economia, tomei como referência fatos ligados à estatística de alguns serviços públicos, à da renda nacional e da ponderação do valor do cruzeiro. Omiti considerações sôbre a balança internacional de pagamentos porque o cálculo desta vem de ser iniciado conforme a recente publicação dos elementos relativos ao primeiro semestre de 1947.

Quanto à renda nacional, não seria lícito dizer que os números conhecidos atendam satisfatoriamente ao que se costuma denominar o cálculo da renda nacional. Isto porque, nas tentativas conhecidas, ainda não se chegou a acôrdo sôbre o método tido como satisfatório. E também porque os quadros divulgados são dos montantes globais da renda, faltando a indispensável distribuição segundo as fontes de onde provém e as aplicações a que é destinada.

Começo pela variação do valor do cruzeiro, cujo desconhecimento me parece o mais grave na presente quadra.

I — PODER AQUISITIVO DO CRUZEIRO

E' notório que o valor do cruzeiro vem caindo violentamente nos últimos anos mas ninguém sabe, com a precisão de que o método estatístico já é capaz, a quanto corresponde essa queda. Existem cálculos e estimativas parciais mas ainda não foram elaborados os índices apropriados para o traçado da curva da inflação. Daí desconhecermos outras curvas valiosíssimas, como a do valor real dos orçamentos públicos, da produção agrícola e industrial, do comércio exterior, dos preços e dos salários. Essa ignorância já é grave uma vez que atinge os números básicos da conjuntura econômica e incide sôbre as modificações havidas na própria estrutura de nossa economia. Ninguém pode admitir que vamos atravessar o após-guerra e a inflação atual como o avião que transpõe uma nuvem entre dois céus transparentes. O céu anterior, do pré-guerra com inflação branda, já não era transparente, mas é óbvio que seria mais interessante estarmos acompanhando nossa própria rota de olhos abertos ou, para voltar ao assunto, conhecendo o valor real da despesa pública, da produção, do comércio exterior, etc.

Além dos erros de política econômica que estejamos cometendo como consequência da falta dêsses números, essa falta está permitindo afirmações errôneas ou impróprias. Por exemplo, a apresentação de quadros em cruzeiros nominais de períodos de antes, durante e depois da guerra e sua comparação como se de 1939 para hoje nada houvesse ocorrido com o valor interno do cruzeiro.

Há também os mais afoitos que somam as despesas de vários anos passados, fazendo, como há dias me dizia um colega, uma soma de bananas com laranjas.

Tal inconveniente não se repetiria com a intensidade ainda observada se dispuséssemos de estatística dos valores ponderados do cruzeiro nos últimos anos. Faço daqui um apêlo aos dirigentes da Fundação Getúlio Vargas, para que mandem seus especialistas calcular êsses índices e publicá-los o mais cedo possível. O apêlo tem cabimento porque a exibição abusiva de séries de tempo em cruzeiros nominais anda muito generalizada. Também tenho encontrado comparações numéricas de elementos heterogêneos em quadros de produção industrial e agrícola, de importação e exportação. Nos quadros da produção agrícola o alinhamento dos números de valor ao lado dos de volume corrige até certo ponto o inconveniente. Já na produção industrial, quando apresentada em globo e só em valor, a série sem ponderação é de tal forma inexata que mereceria proibição com multa.

Na estatística do comércio exterior o mal não é menor. Uma variação de vulto nas espécies de produtos, como ocorreu nos anos da guerra, torna os números do "Volume" mais impróprios para comparações, restando apenas, quando é publicado, o valor em moedas estrangeiras menos instáveis.

Para o conhecimento dos valores globais da produção e do comércio exterior — do que a Nação produz, recebe de fora e manda para fora em elementos físicos — os quadros em volume vão servindo apesar das falhas aludidas. Há, entretanto, que considerar o triângulo sôbre que a conjuntura assenta, dos *preços, salários* e *lucros* interdependentes e sujeitos a tôda gama de fatôres descontrolados. A falta dos índices de variação do valor do cruzeiro faz com que os produtores e comerciantes desconheçam seus verdadeiros lucros. Os assalariados ignoram o valor real de seus salários enquanto os consumidores não conseguem ter idéia precisa de seu verdadeiro poder aquisitivo. De fato, nunca possuímos uma estatística geral de salários, de lucros e de preços. Os elementos que possuímos dos lucros são deficientes mas, em época de inflação pesada, a falta da estatística dos salários reais é das mais graves. Em cada reajustamento de vencimentos dos funcionários e em todos os casos de aumento de salários nas

emprêsas particulares, o problema ressurge e as estatísticas parciais são submetidas a contestações. As pessoas que se empenham em fazer os salários acompanharem os preços encontram essa dificuldade suplementar de cálculos aceitos por ambas as partes e merecedores de confiança. Tenho a impressão de que uma boa estatística das rendas pessoais reais é um dos elementos definidores da vida de um povo sob o regime capitalista. Como elemento de base, assemelha-se à necessidade de um bom cálculo da renda nacional e de suas aplicações. Quando no Brasil juntarmos à estatística dos salários reais o cálculo da renda pessoal da população camponesa, grupo por grupo, nessa ocasião marcaremos um tento.

Falando a propósito do ensino universitário de seu país, um educador argentino dizia recentemente que a estrutura econômica da república irmã não lhe permitia pôr o ensino superior em dia com a ciência e a tecnologia modernas. A declaração parece significar que o atraso de uma nação sempre é um atraso de plano, uma espécie de atraso geral, tanto que, parecendo confirmá-lo, um meu amigo brasileiro, também pedagogo, me dizia há tempos que a falta de técnicos industriais no Brasil é uma decorrência do retardamento de nossa indústria. Só teremos equipes numerosas de técnicos industriais quando nossa indústria se desenvolver e à medida em que se desenvolver, dizia o técnico de educação. Mas não consegui associar essas regras teóricas com a falta de estatística dos salários reais no Brasil. Nem me convenci de que devo esperar pelo desenvolvimento de nosso parque industrial para então comentar a verdadeira escala dos salários pagos no Brasil. Ao contrário, tudo indica que um esfôrço mais acentuado poderá desvendar em certo prazo não só a curva dos salários como da própria renda pessoal dos trabalhadores do campo.

II — RENDA NACIONAL

Parece-me indispensável incluir nos trabalhos de cálculo da renda nacional o cálculo de suas parcelas segundo os setores econômicos de que provêm e o de sua distribuição segundo certos critérios essenciais. Os especialistas podem achar impertinente ou extemporânea esta opinião de leigo no método estatístico mas devem estar convictos de que o conhecimento da renda global não basta para certas aplicações urgentes.

Há cêrca de três anos um líder da Associação Comercial do Rio de Janeiro afirmou que o sistema tributário brasileiro absorve 40 por cento de nossa renda nacional. O líder não procurou comprovar sua afirmação com elementos numéricos que deveria possuir mas ninguém se decidiu a contestá-la porque não havia, e ainda não há, estatística da aplicação da renda nacional por setores e objetivos. Não me parece que os impostos e taxas absorvem 40 por cento da renda mesmo que se incluam como tributo as contribuições das autarquias de seguro social e de intervenção econômica. De qualquer modo temos aí um malefício, dos mais graves, causado pela deficiência dos números representativos da economia nacional. Uma afirmação grave ficou sem contradita embora sabendo-se que a destruição da dúvida interessa estreitamente à União, aos Estados e Municípios como acusados do excesso fiscal.

Cito sem sistema outros itens da distribuição da renda cujo desconhecimento desarma os parlamentos e os executivos federal, estaduais e municipais. E desarma também as empresas, os cidadãos particulares e os técnicos em sua atuação contra ou a favor dos projetos do Estado. Considere-se como exemplo a distribuição da renda em renda consumida e não consumida. O conhecimento dos números representativos dessas classes interessa a todo o sistema de concessão de empréstimos oficiais, à elaboração dos orçamentos públicos e aos planos de obras dos governos. O total dos empréstimos concedidos pelos bancos e outras instituições oficiais emprestadoras (caixas econômicas, institutos de aposentadorias, etc.), deve atingir cêrca de 25 bilhões de cruzeiros, parte dos quais correspondente a créditos a prazo longo para investimentos. Mas sendo desconhecido o total da renda não consumida não se pode conhecer a quanto corresponde a quantia que os governos, por seu sistema de crédito, aplicam em empréstimos para investimentos. Situação idêntica encontra-se no sistema orçamentário. Pode-se calcular o total de investimentos feitos pelos governos através de obras e serviços mas não se chega a determinar a parte que incumbe ao poder público na aplicação da renda economizada.

O interêsse em conhecer a renda segundo sua aplicação em consumo, economias e investimentos não se refere apenas às despesas estatais. Os cidadãos e as emprêsas não poderão alegar que o Estado esteja gastando em excesso se não conhecem a parte da renda que o Estado aplica. Igualmente, não lhes será lícito alegar que o poder público esteja ultrapassando como empreendedor de obras e indústrias os limites próprios. Embora tais limites não sejam fixos, encontram-se entre extremos que ainda não sabemos como se comportam em nosso país. Por seu lado, o Estado não sabe como os particulares estão aplicando seus lucros. Aqui já não seria o caso de perguntar quanto, como nação, estamos consumindo e quanto estamos economizando na criação de bens de produção e uso duradouro. Para as preocupações brasileiras dos dias correntes uma necessidade primária seria conhecer o montante dos capitais particulares que se estão encaminhando ou possam ser encaminhados para as atividades produtoras de gêneros alimentícios. De um modo geral pode-se afirmar que, para influir sôbre a produção, cumpre distribuir os capitais disponíveis para investimentos entre os ramos mais necessitados. Para isso, em primeiro lugar é preciso conhecer a curva da renda economizada, o modo como tal renda vem sendo investida em indústrias de base, quais as indústrias e ramos agrícolas que vêm atraindo capitais, etc. E de posse dêsses dados encorajar, pelo crédito e outros meios de proteção, as atividades produtoras essenciais e mais urgentes. Seria um êrro esperar que o Poder Público, sem conhecer os capitais disponíveis, pudesse distribuí-los racionalmente entre as atividades mais necessitadas. Deixar de cumprir a tarefa da distribuição por desconhecer o total a distribuir não será acertado mas parece evidente que uma verdadeira distribuição racional exige o conhecimento da coisa a distribuir.

Nesse campo é preciso pisar com cuidado para não cair no poço metafísico ou para não aceitar como geral a lei de desenvolvimento referida pelos aludidos técnicos de educação. Aceitar essa lei como geral importaria em esperar que a renda nacional se elevasse de modo considerável para dispormos da estatística de sua aplicação e só depois de podermos distribuir a renda racionalmente. E' de esperar que os professôres Levinson e Dias Leite e a

Federação das Indústrias, que estão abrindo caminho no cálculo da renda, cheguem ao fim de seus estudos em prazo razoável. Vale a pena encorajar os calculadores porque não se duplica a renda de um país de um ano para o outro; além disso, porque a pobreza nacional é um mal, mas a incapacidade para medi-la é vergonhosa.

Não estamos discutindo nossas vergonhas nacionais. Por isso, prefiro sugerir aos especialistas calculadores da renda que não dêem por terminado seu trabalho enquanto não obtiverem a distribuição segundo as fontes e as aplicações. A renda total é um número útil para pouco mais que a comparação com outros países e para ficarmos em artigos e discursos deplorando a extensão de nossa pobreza absoluta e "per capita". Precisamos principalmente conhecer qual o setor que mais está concorrendo para a nossa pobreza — se é a agricultura ou a indústria. Tenho a impressão de que as atividades agrárias com seu regime de parceria e arrendamento detêm a maior responsabilidade no baixo rítimo de nosso desenvolvimento econômico.

A falta de estatística tem mais êsse mal. Está facilitando entre fazendeiros e industriais certas recriminações que poderão perder em consistência quando forem obtidos bons cálculos da renda nacional, de suas fontes e de sua aplicação específica.

Destas considerações sôbre o cálculo da renda nacional e da variação do poder de compra do cruzeiro ressalta a deficiência de números indicativos de três grupos de fatos: o grupo do mercado de bens físicos, formado pela produção, a importação e a exportação; o grupo do triângulo "salários, preços e lucros"; e o grupo de números indicativos da aplicação de capitais (crédito, investimentos, etc.). O comentário mais desenvolvido sôbre a distribuição do crédito teria certo interêsse como contribuição para reduzir a confusão reinante na matéria. Na impossibilidade de fazer tal comentário agora, registro apenas que a falta de estatística dos empréstimos bancários por setor econômico é em boa parte a causadora da confusão. Salvo uma parte dos empréstimos do Banco do Brasil, os números que possuímos sôbre a distribuição de crédito no país são apenas de totais nacionais e regionais. O quadro geral dos empréstimos por setor econômico, por indústria e por lavoura ainda não foi publicado. Essa é uma deficiência que impede distinguir-se os setores bem aquinhoados dos mal aquinhoados e os que estão absorvendo maiores partes da renda nacional.

III — NÚMEROS DE SERVIÇO PÚBLICO

Espero que os poucos exemplos que vou citar sôbre a falta de estatística no serviço público bastem para mostrar as consequências dessa falta.

Uma delas assume certo destaque porque atinente ao planejamento de obras e serviços do Estado. E interessa ao regime de aplicação da renda nacional e da parte dessa renda aplicada pelo poder público. Refiro-me ao grupo de obras e indústrias cujos projetos se acham aprovados pelo poder competente da União, dos Estados e dos Municípios. Essas obras e indústrias são mencionadas nos orçamentos apenas na medida das dotações anuais que lhes são destinadas. Mas o valor total dos empreendimentos a ultimar é desconhecido. Pondo de lado os pequenos municípios com suas obras urbanas, temos um bom grupo de rodovias, ferrovias, obras elétricas, de portos, açudes e rios, projetados, aprovados e em sua maioria iniciados. O que se desconhece é o valor total, em cruzeiros, das não iniciadas, mais a parte a ultimar das iniciadas. Se houvesse no Brasil um plano geral de obras e indústrias do Estado a publicação dêsse plano daria a conhecer êsse valor. Mas a falta de tal plano não justifica o desconhecimento dos números indicativos do valor e da amplitude dos empreendimentos em execução.

À primeira vista pode parecer que êsse cálculo em nada serviria aos interessados na execução dos projetos; não apressaria o prosseguimento das obras nem faria surgirem recursos para custeá-las. Êsse pensamento é verdadeiro com relação ao cálculo de distribuição da renda nacional, da variação do valor aquisitivo do cruzeiro e da estatística em geral. Mas a ignorância em que ficam vários interessados cria maior facilidade para o retardamento das obras e indústrias, reduzindo a imprensa e outros órgãos da opinião seus meios normais de crítica e contrôle. As obras e indústrias em causa são projetadas para conclusão em prazos certos que raramente excedem o quinquênio. As mais relevantes são as indústrias de base, elétricas e de bens físicos, grupos de edifícios dos setores da saúde e do ensino, trabalhos em rios e barras, açudes, ferrovias e rodovias, projetados para 2 ou 5 anos.

Não seria justa a alegação de que êsse setor de atividades prescinde do registro estatístico. Dificilmente se poderia citar estatística mais relevante que a dos programas e planos físicos do próprio Estado, com quadros e curvas da marcha de sua execução. Essas obras são compromissos morais assumidos perante os cidadãos e correspondem a uma distribuição da renda nacional ainda não produzida. Admitindo, por estimativa razoável, que o valor dos projetos em execução atinja a 30 bilhões de cruzeiros, admite-se também que a União, os Estados e os Municípios estão comprometendo a prazo longo uma boa parte da renda nacional. Nos planos econômicos, os planejadores sempre prevêm a curva da renda e a aplicação desta distribuída em bens de consumo e uso pessoal e em bens de produção. Não tendo o país um plano nacional, compromete, apesar disso, parte de sua renda.

No que toca à influência que a variação do poder aquisitivo da moeda exerce sôbre os projetos de obras do Estado basta lembrar as frequentes retificações que os projetos vêm sofrendo, ora reduzidos na extensão para os valores serem mantidos, ora elevados no valor para manter-se a integridade dos projetos. Do ponto de vista da crítica a cargo da imprensa e de outras instituições, o mais interessante seria a publicação anual de todo o quadro de obras em execução, da União, dos Estados e Municípios com os respectivos valores em cruzeiros devidamente atualizados.

E' comum o orçamento consignar, para partes de obras iniciadas há alguns anos, dotações iguais às consignadas no início da obra. Essas dotações, que eram de "x" cruzeiros em 1936, mantidas nos mesmos "x" cruzeiros nominais, já agora representam menor volume de construção Quem as lê desprevenidamente fica convicto de que o rítmo inicial da construção vai sendo mantido, tornando-se pesquisador descuidado uma das muitas vítimas da falta de estatística. O quadro geral acima referido, das obras e indústrias com os preços de construção atualizados, torna-se necessário, pelo menos para reduzir o número das vítimas causadas pelo "desinformação".

Evidentemente nem o cáculo do valor em cruzeiros das obras públicas nem a própria estatística econômica em

conjunto bastariam para explicar as condições de nossa atual estrutura econômica. Atribuir ao nosso atraso estatístico uma parcela relevante de nossos males nacionais seria maior êrro que explicar êsses males pela deficiência do ensino, pelo baixo índice sanitário ou, pela falta de crédito ou de transportes. Se desbordarmos para a procura das causas teremos de dar razão aos dois técnicos de educação, o argentino e o brasileiro, a que me referi de início, admitindo a necessária correlação entre os atrasos, do nível "per capita" da renda, da estatística, da formação de técnicos, etc.

Finalmente, apresento dois exemplos de prejuízos, sofridos um pela indústria brasileira, outro pelas administrações municipais do interior, ambos facilitados pela falta de cálculo da desvalorização do cruzeiro. Um foi a queda da receita real dos municípios causada pela manutenção de tabelas tributárias sem ajustamento à queda do cruzeiro. As tabelas do impôsto predial, em regra cobrado "ad-valorem", foram mantidas apesar do congelamento dos aluguéis. E a maioria dos tributos, cobrados por tabelas baseadas no pêso, volume ou unidade, não foram elevadas na medida em que o cruzeiro vem perdendo seu poder de compra. As administrações estaduais e federal, mais ativas e poderosas, vieram elevando as tabelas específicas e mesmo as taxas "ad-valorem" (consumo, venda e consignações, etc.) enquanto os municípios, em sua maioria, mantiveram o mesmo número de cruzeiros nominais cobrados por licenças e sôbre a produção e as vendas. Resultado: quando a constituição de 1946 procurou melhorar a situação dos municípios com algumas participações novas e transferências de tributo, apenas conseguiu compensar as perdas que as prefeituras sofreram por fôrça da baixa do cruzeiro.

Num país do tipo do nosso, onde as desvalorizações monetárias são doenças crônicas que enchem a história nacional, um bom processo de contrôle seria a conjugação em todos os orçamentos, balanços e quadros numéricos em cruzeiro dos dois valores — o do cruzeiro nominal do mês respectivo e o do cruzeiro real segundo um índice fixo. Com desvalorização infinitamente menores os franceses, os norte-americanos e outros povos, vez por outra elaboram suas estatísticas em "dólares de 1939", em "francos de 1928", etc.

O segundo caso, mais notório que o dos municípios, é o da tarifa aduaneira. Calcada inteiramente em tabelas específicas, a tarifa veio desde a lei de 1934 caindo em valor até chegar a merecer nos dias correntes o título de "a mais baixa do mundo". E por que assim caiu a tarifa? Vários motivos concorreram para que se permitisse a queda. Mas uma estatística mensal reveladora da redução teria ajudado a indústria brasileira a defender-se. Teria facilitado o estudo dos técnicos e de outros interessados.

VOLTA À SUA MISSÃO DE PAZ...

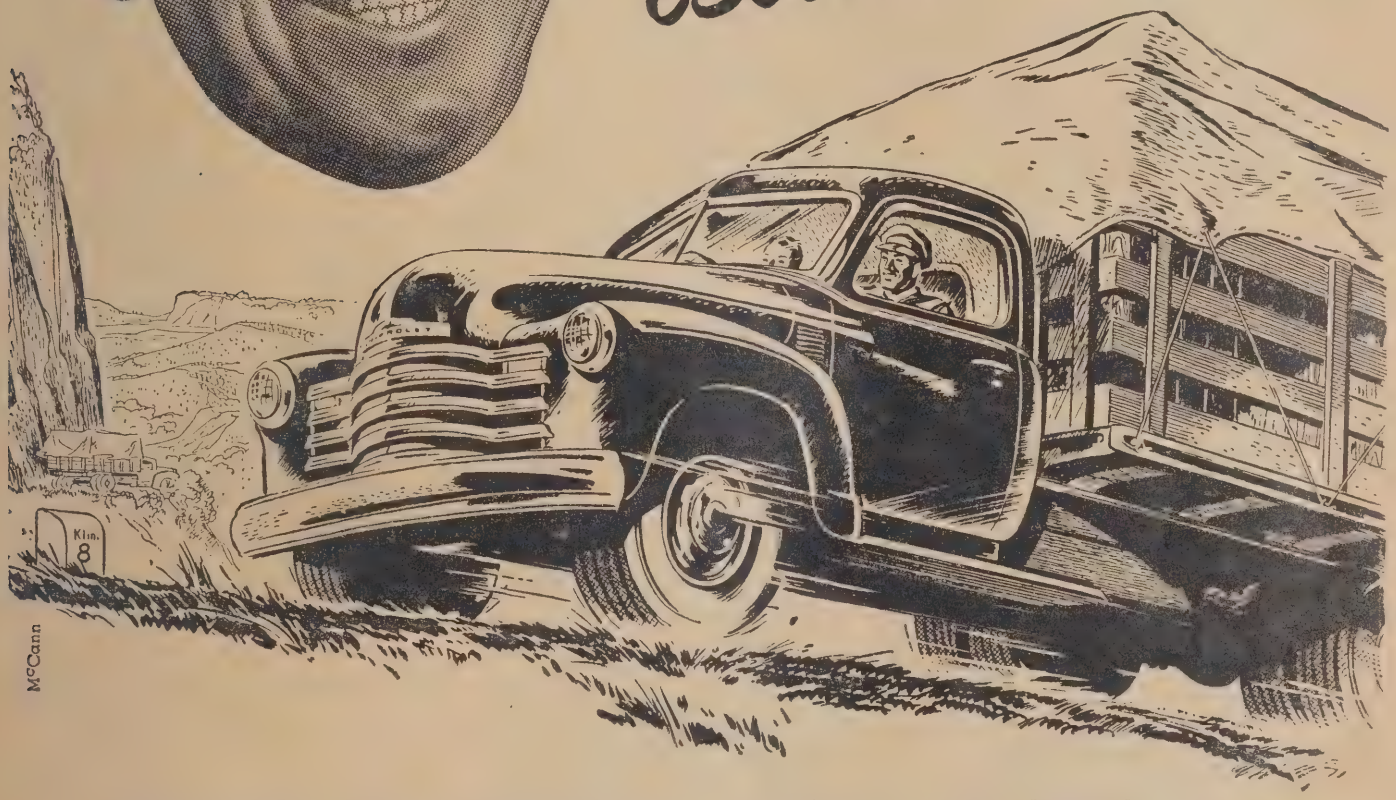
Estão definitivamente restabelecidas as viagens da "Frota da Boa Vizinhança"... que tão importante papel desempenhou no curso da última guerra, e agora volta, em melhores condições do que nunca, a prestar seus serviços no incremento das relações entre os povos das Américas!

Inteiramente reconstruídos, modernizados e dotados de luxuosíssimas cabinas os imponentes barcos — "Brazil", "Argentina" e "Uruguay" porporcionarão a seus passageiros viagens magníficas, em ambiente de confôrto e bem-estar!

MOORE-McCORMACK Lines

BELÉM • BAHIA • SÃO PAULO • SANTOS • RECIFE • S. LUIZ — RIO: PRAÇA MAUÁ, 7-7.º — TEL.: 43-0810

Isto sim: Um engole-estrada que não escolhe carga!



EM QUALQUER TEMPO, em qualquer estrada CHEVROLET transporta maiores cargas com menores gastos, graças à sua construção maciça, ao seu famoso motor de válvulas-na-tampa, às suas comprovadas características que lhe asseguram um máximo de rendimento e de eficiência! Procure conhecer as numerosas inovações introduzidas agora pelos Caminhões CHEVROLET... e verificará por que CHEVROLET é o caminhão que mais se vende – no Brasil e em todo o mundo!

1º em eficiência!

PRODUTO DA GENERAL MOTORS

Chevrolet

Para Vendas e Serviço procure os Concessionários Autorizados da **GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.**

A Economia e a Educação

Educar é Inverter Dinheiro em Gente

Fernando Tude de Souza

AS definições da educação são muitas. Variam de acôrdo com as especialidades dos seus autores. Vejamos como economistas da Câmara de Comércio dos Estados Unidos a definem. "Educação é um investimento em gente". Faz-se investimento para o petróleo. Para o ferro. Para uma imensidão de coisas. Visa-se a produção e a venda do produto por um preço que permita um lucro. Há, porém, uma espécie de produto do qual dependem todos os outros: o produto humano. Sem êle nenhum outro produto poderá ser conseguido. As máquinas geniais não poderiam ser inventadas, nem mesmo utilizadas. O homem tem pois que ser preparado para que o mundo possa marchar. Será necessário buscar argumentos para demonstrar o valor econômico da educação? Valorizar o homem, pela educação e pela saúde, eis a preocupação primacial de tôda sociedade organizada no mundo moderno.

O "play-ground" é a rua, com as suas atrações e os seus perigos...

Um "investimento em gente" eis o que é a educação. E agora quando os educadores norte-americanos se unem num só bloco para conseguir a assistência financeira real da União aos Estados, como o meio mais seguro para garantia da unidade nacional e da prosperidade da Nação é ainda a idéia de investimento em gente, de emprêgo de capital em benefício do produto humano, do essencial produto que movimenta, que fabrica e que inventa máquinas que aparece. Acabo de receber um dos boletins mensais da National Education Association de Washington e lá está, mais uma vez, a frase definição que escolhi para êste comentário. E os educadores ampliam tal pensamento dizendo categoricamente: "Boa educação é um investimento em gente, mas boa educação é também um investimento indireto e substancial em comércio e em indústria". Infelizmente, com raras exceções, ainda não se conseguiu criar no Brasil a mesma mentalidade, nem mesmo entre os educadores e muito menos entre os homens de negócios e industriais que gritam constantemente ante a falta de gente capacitada, mas que, como fazem os administradores públicos na sua grande maioria, e mesmo os representantes do povo, na Câmara e no Senado, só ligam a educação à economia quando se lembram de aplicar "cortes e restrições de despesas" que teimam, erroneamente, em chamar de "economia".

A relação que existe entre a educação e a economia de uma nação é porém flagrante. Sem homens capazes, sem homens habilitados, sem homens educados não há progresso, estagnam as iniciativas mais louváveis, cometem-

Dezenas de milhares de crianças estão sem escolas em todo o Brasil. São poucas as que possuem classes em boas condições como a que vemos acima.

se erros crassos, desde a escolha dos dirigentes à tomada de caminhos que conduzem a derrocadas completas.

O ignorante é um elemento mais passivo, muita vez que o escravo. E uma nação cuja maioria é de ignorantes é uma nação fadada à escravidão. E' prêsa fácil de uma minoria que tudo domina em seu proveito próprio.

EXEMPLO QUE VEM DO ESTRANGEIRO

Quando falamos de uma prosperidade rápida e sólida os exemplos mais convincentes são do povo norte-americano. O seu êxito colossal no terreno do progresso é uma consequência lógica do seu desenvolvimento educacional. Os seus 48 sistemas educacionais, as suas centenas de currículos nas escolas secundárias, a flexibilidade que permite o atendimento da necessidade individual, o interêsse cada vez maior do contribuinte dos impostos em atender aos reclamos da educação, tudo isto fala de maneira eloquente sôbre o que representa a educação na vida de um povo organizado.

Em 1946, conheci um dos homens mais interessantes e mais ricos do mundo: o Sr. Thomas J. Watson. Qual o segrêdo da sua fortuna e da prosperidade das suas organizações industriais? Única e exclusivamente a valorização dos homens que trabalham sob sua chefia. No dia em que tomou posse da presidência das companhias que hoje constituem a International Business Machine Comporation acabou com uma infinidade de títulos usados na companhia. Nada de "salesmen", nada de "menager-men", etc. Escreveu todos os títulos num quadro negro e depois apagou a primeira coluna. Ficou apenas a segunda coluna: "MEN". "HOMENS". Disse-me o seu auxiliar encarregado do Departamento de Educação — uma autêntica universidade — que apenas um departamento na I. B. M. não tinha orçamento: o Departamento de Educação,

Educação é investimento em gente. Esta sábia definição, que tem valido à educação norte-americana os meios financeiros para seu incrível desenvolvimento, ainda não foi compreendida entre nós.

O autor, conhecida autoridade em assuntos educacionais, técnico do MES e representante do Brasil em numerosas conferências internacionais, inclusive da UNESCO, focaliza a questão financeira em face da educação nacional.

Tempo de leitura: 15 minutos.

pois o Sr. Watson achava que todo emprêgo de capital em educação era bom investimento.

Afirmou êle certa feita: "O dinheiro gasto em educação é o melhor investimento que os contribuintes podem fazer. Como indivíduo e como grupo devemos fazer todo o possível para que os nossos contribuintes pensem assim. Educação não é despesa. A despesa olha para trás, ao passo que o investimento olha para frente, comparando o presente com o futuro. Hoje, o comércio americano depende mais de homens educados que nunca na nossa história, e o mesmo se dá na comunidade, no Estado, na Nação e em tôda a civilização".

Valho-me, uma vez mais, do material publicado pelos educadores americanos. O Sr. F. W. Abrams, da Standard Oil Company de New Jersey (Presidente da Junta de Diretores) afirmou o seguinte: "Se o comércio e a indústria não contarem com um grande reservatório de gente educada estarão prejudicados em tôdas as fases das suas operações. A educação americana desempenha uma tarefa para o comércio e a indústria. A inteligência e a iniciativa do povo são "reservas naturais" de qualquer nação".

As somas enormes que grandes companhias industriais americanas dedicam para fins educacionais, para pesquisas científicas e bôlsas de estudos falam também eloquentemente sôbre o alcance da educação.

ESTATÍSTICAS QUE FALAM POR SI

Estão publicados alguns estudos interpretativos dos censos realizados no Brasil em 1940. A parte relativa à distribuição de cêrca de 15 milhões de analfabetos adultos dá um retrato impressionante da íntima relação existente entre a educação e o progresso.

E' de mister fixar, de início, que "quota de alfabetização" é a razão percentual entre o número dos que sabem ler e escrever e o total dos componentes do grupo demográfico estudado. A quota de alfabetização, segundo o I. B. G. E. no Brasil, pela idade, variava assim: de 38,19% na população de 5 e mais anos de idade; de 43,03% na população maior de 10 anos; de 43,41% na população de idade superior a 20 anos. Na população adulta, isto é, naquela de idade superior a 20 anos, a quota de analfabetismo era de 56,59%. Taxas superiores, porventura encontradas e divulgadas, podem ter resultado da inexperiência no trato com os números estatísticos: inexperiência que talvez leve a incluir na população analfabeta a grande massa com idade inferior a 6 anos.

Na discriminação de sexos, é oportuno esclarecer a notável inferioridade das mulheres na alfabetização. Enquanto a quota de alfabetização dos homens, de idade superior a 20 anos, era de 51,08%, a das mulheres não ultrapassava 35,81%. Entre as mulheres, há uma característica interessante: a quota maior de alfabetização reside no grupo de idades 10 a 19 anos (42,23%). A partir daí, as percentagens vão decrescendo sensivelmente até o mínimo de 17,04%, no grupo de idades superiores a 80 anos. Isto evidencia que, quanto mais recente ao ano do nascimento das mulheres, maior a preocupação cultural.

Na discriminação de côr, é curioso assinalar que a população branca possui taxa de alfabetização superior à da preta e da parda, mas inferior à da amarela. Para 100 brancos alfabetizados, havia 43 pretos, 57 pardos e 130 amarelos nas mesmas condições. Relativamente às mulheres, as relações eram as seguintes: 100 mulheres brancas, 36 pretas, 52 pardas e 118 amarelas.

A percentagem dos alfabetizados, na população de idade superior a 10 anos, varia muito nas regiões fisiográficas do país: 57,6% no Sul, 44,2% no Norte, 42,0% no Este, 33,1% no Centro-Oeste e 26,5 por cento no Nordeste. Diferenças mais salientes, todavia, se verificavam nas Unidades Federadas, com o máximo de 81,8% no Distrito Federal e o mínimo de 22,0% em Alagoas e Piauí. Além do Distrito Federal, possuíam quotas de alfabetização maiores de 50,0%: Rio Grande do Sul 61,2%, São Paulo 57,7% e Santa Catarina 56,2%. De quotas compreendidas entre 40 a 50%: Paraná, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Pará, Mato Grosso e Amazonas; de quotas entre 30 e 40%: Acre, Minas

O jardim de infância sob modernos métodos pedagógicos só é conhecido nas principais cidades do país.

Levar as crianças à escola é um problema, nos grandes centros. Até porque o preço do ônibus é pesadíssimo.

A formação de professôres urbanos e rurais preocupa os dirigentes do ensino. Número e qualidade.

Nas cidades as escolas normais funcionam bem. Mas, no interior? O MES vai construir escolas normais rurais.

Gerais e Rio Grande do Norte; de quotas compreendidas entre 20 e 30 por cento: Sergipe, Ceará, Pernambuco, Bahia, Goias, Maranhão, Paraiba, Alagoas e Piauí.

A proporção, por 100 habitantes, dos de 5 a 39 anos de idade, que estavam recebendo instrução, era, por sua vez, bastante variável de região a região: de 11,09% no Norte, de 10,48 por cento no Sul, de 8,26% no Este, de 5,57% no Centro-Oeste e de 5,31 por cento no Nordeste. A proporção referida era mais acentuada ainda na particularização dos Estados, conforme se verá a seguir: proporções de 10 a 18,46%: Distrito Federal, Pará, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Santa Catarina, São Paulo e Amazonas; de 5 a 10%: Espírito Santo, Paraná, Mato Grosso, Acre, Sergipe e Minas Gerais; de 4 a 5%: Pernambuco, Maranhão, Rio Grande do Norte, Ceará, Alagoas, Bahia, Piauí, Paraíba e Goiás.

As análises do censo demográfico de 1940, efetuadas pelo Serviço Nacional de Recenseamento, do I. B. G. E., revelam aspectos minudentes e preciosos em tôrno da aflitiva situação do analfabetismo no Brasil.

COMPULSORIEDADE E OBRIGATORIEDADE

Para alguns tratadistas modernos o Estado tem o seu objetivo realizado por meio do exercício de certas funções que poderiam ser resumidas nas seguintes: 1) — Defesa do Estado contra a agressão externa por outros Estados; 2) — Manutenção da ordem interna e da justiça entre indivíduos e grupos; 3) — Provisão para o bem-estar econômico de todos os indivíduos e grupos que formam o Estado; 4) — Promoção da educação para preservar e melhorar o Estado. Estas funções são interdependentes e a mais nova dela — educar — é reconhecida pelos teoristas políticos e pelos governos. A prova disto é a compulsoriedade da educação. O Estado zela para que ninguém deixe de ser educado e há mesmo a obrigatoriedade de educação. Infelizmente, porém esta função vem sendo mal exercida sobretudo entre nós. Não se compreendeu em tôda a linha a importância da educação e por comodismo de uns e por interêsse de outros o Estado foi fazendo concessões repetidas, preferindo um "laissez-faire" que permitiu, de um certo modo a industrialização do ensino, transformando um "alimento" de primeira necessidade, num luxo só atingido ou adquirido pelos que dispõem de meios, quando a natureza democrática do Estado exigia a igual-

dade de oportunidades para todos os cidadãos.

Para Perry, autor inglês, a sociedade se protege por meio da Educação desenvolvendo duas fases distintas das suas relações com as escolas: fase da oportunidade e fase da compulsoriedade. A segurança do Estado depende, de um lado, do contínuo desenvolvimento de líderes capazes e especialmente preparados; por outro lado, da manutenção da massa popular num nível de inteligência satisfatoriamente alto. O primeiro exige resultados na extensão do privilégio da educação (direito à educação) e o segundo, na imposição, do dever da educação. O equilíbrio entre o privilégio ou a extensão do privilégio e o dever impôsto varia e a isto se costuma chamar de *norma da educação pública*. Trata-se assim do máximo de oportunidade e o mínimo de compulsoriedade. Esta norma da educação pública vem sendo reduzida lastimavelmente entre nós como dever do Estado. E a mobilização do particular ou do elemento privado cada dia se torna mais premente. No ensino secundário, no Brasil, há cifras impressionantes sôbre a participação do particular e do encolhimento ou indiferença oficial. Aproxima-se de noventa por cento o número de estabelecimentos particulares de ensino secundário e passa de quarenta por cento o número de estabelecimentos de ensino primário!

Não temos capacidade econômica para dar escola a todos embora haja o dever de educar por parte do estado. A rarefação demográfica brasileira torna a área não escolarizável do país, como demonstram os primorosos trabalhos do Mestre Teixeira de Freitas maior que a escolarizável.

INTERVENÇÃO DO PARTICULAR

A impossibilidade econômica do Estado, impossibilidade que corre também por conta do desinterêsse dos responsáveis pela administração ante a ausência de uma opinião pública bem orientada para o problema, vem obrigando quase a participação do particular nas questões da educação do povo. Uma vez que o Estado não dava o que antigamente coubera quase que exclusivamente à família e esta, por uma questão da mudança sofrida pela própria vida sentia a necessidade de educar os seus membros, começaram a aparecer os estabelecimentos de ensino particular. E, como era natural, no início com finalidade das mais elevadas para, aos poucos, se transformarem, em muitos casos, em autentica industria do ensino.

O país deve aos estabelecimentos particulares de ensino, mesmo tomando conhecimento dos preços elvadíssimos que cobram para ministrar a educação, sobretudo no setor secundário, uma grande gratidão. Isso se torna logo evidente quando dizemos que quase noventa por cento do ensino secundário brasileiro são exercidos por particulares e que no ensino primário, segundo estatística que não é das mais modernas, a quota dos particulares se eleva a mais de quarenta por cento.

E, como a oferta é ainda menor que a procura, ante o interêsse grande pelo ensino secundário, os preços subiram assustadoramente, pesando de maneira impressionante no orçamento normal da família brasileira. Houve um cálculo oficial, feito pelo Ministério do Trabalho, faz pouco tempo, sôbre o orçamento da família padrão no qual a parcela educação não era levada a efeito. Somente os pais sabem, porém o que representa tal parcela. São as anuidades, são as fardas custosíssimas, os livros didáticos que custam caríssimo, os intermináveis fornecimentos escolares, para não falar nas festividades escolares e aniversários de professôres e diretores de estabelecimentos de ensino, além da extorsão dos ônibus escolares!

A obrigação de pagamento adiantado de três meses quando se iniciam as aulas transformam o mês de março num autêntico flagelo para o pobre pai de família brasileiro. A situação dos proprietários de estabelecimentos de ensino, via de regra, no momento não é folgada. Já passou a época em que se poderia classificar como época de ouro para os donos de colégios. Muitos fizeram fortuna conseguindo, em certos casos que podemos citar, renda do capital que nem a valorização artificial dos imóveis chegou a ensejar.

Houve um titular da educação no Brasil que declarou que se pagava muito pouco pela educação entre nós e chegou a fazer comparações com os Estados Unidos e a Inglaterra. Esqueceu-se porém de dizer que na Inglaterra e nos Estados Unidos só pagam educação (até a universitária) os país que querem fazê-lo, pois o Estado oferece tudo gratuito e da melhor qualidade. No Brasil a chamada norma de educação a que já aludimos, na maioria dos casos não atinge sequer dois anos de escola primaria. O Sr. Anísio Teixeira, sem duvida alguma a maior autoridade brasileira em problemas de educação, técnico que recentemente foi convidado pela UNESCO para orientar a educação em tôdas as partes do mundo, no seu discurso de posse na Secretaria de Educação do Estado da Bahia, defendendo o professor brasileiro chamou a atenção para a exiguidade do tempo de que dispunha um professor brasileiro para exercer a sua profissão. Para cumprir a missão que o Estado e a coletividade lhe confiavam. O ano letivo brasileiro, se tirarmos os dias santos e pontos facultativos, os aniversários e comemorações particulares, a imensidão de desculpas para não ensinar, é uma coisa ridícula.

Tudo isto torna a educação brasileira custosa e ineficiente. O Poder Público tem uma grande parcela na culpa por esta situação vexatória e que se transforma num desperdício de dinheiro, de tempo e de oportunidade. A atual estrutura do Ministério da Educação não permite uma ação coordenada pelos poderes federal e estadual. Só mesmo a próxima Lei de Diretrizes e Bases poderá, com a descentralização e com a autonomia dos Estados, passando o Ministério às suas verdadeiras funções poderá realizar alguma coisa de útil e de construtivo para tornar a educação um direito de todos e tornar também a educação alguma coisa economicamente realizável dentro das possibilidades nacionais. Fora disto, com o incrível "laissez-faire" do Estado cada dia a situação piorará para benefício de alguns industriais do ensino e bancarrota de muitos educadores de verdade.

MEDIDAS BENÉFICAS QUE TARDAM

Tôdas as medidas restritivas da educação deviam desaparecer. Ensino não deve ser fonte de renda para o Estado e apenas indiretamente o Estado tira lucro do exercício desta função primacial para sua existência e continuidade. Taxas, impostos, quotas, selos, etc., devem desaparecer na sua oneração do ensino, mas pari-pasu o Poder Público tem o direito e o dever de, na defesa do povo e da execução de uma das suas funções, fazer com que o ensino nas mãos dos particulares não enseje lucros extraordinários. Não seja uma indústria. Da mes-

ma maneira que protestamos contra o tabelamento dos estabelecimentos de ensino pela Comissão Central de Preços, pois julgamos ser deprimente para a elevação do ensino esta mensuração do valor da educação pelos mesmos processos e balanças que servem para medir e avaliar carne sêca, sabão, etc., achamos que cabe ao Ministério da Educação, no momento, às autoridades estaduais de ensino depois da Lei de Diretrizes e Bases, uma ação firme e séria em favor do barateamento do ensino.

Há muita coisa que se faz, principalmente no ensino secundário que redunda apenas em oneração do ensino, pois na última fase quem paga mesmo é o pai de família, e que nenhuma vantagem traz para a eficiência do ensino propriamente dito. Medidas burocráticas, uma papeleira infinda, uma série de exigências absolutamente descabidas. Tudo isto pode ser reduzido pelo Estado que devia estar, em matéria de educação, muito mais interessado na idoneidade moral dos que querem educar do que na idoneidade financeira dos que se propõem a educar com lucros por demais compensadores.

NECESSIDADE ECONÔMICA DE LIMITAR

O mal brasileiro é que se trabalha sem um plano. Agora que a Constituição estabelece um mínimo de dez por cento para a educação, êste auxílio do Poder Federal aos Estados poderia ser feito de maneira a mais eficiente se dispuséssemos de um plano. De um plano que não fôsse coisa que mudasse de ano a ano e muito menos de mês a mês. Alguma coisa que tivesse continuidade, que garantisse o prosseguimento de obras que interrompidas ou proteladas significam verdadeiro desastre econômico para a coletividade. Uma obra de educação que se protela ou que se interrompe representa um grande prejuízo. A educação do povo não é como as obras materiais que se recomeça de onde parou, mas uma espécie de trabalho que quase que desaparece quando descontinuado, que exige recomêço, que exige duplicação de despesas.

Ao invés de darmos escolinhas por diversos Estados talvez fizéssemos melhor com um plano de construções escolares como realiza o México, levando em conta as peculiaridades locais, tendo sempre em mira os centros de comunidade. Não é a mesma escola que precisamos para o Amazonas e para o Rio Grande do Sul. E agora com a descentralização educacional êste problema se torna mais vivo do que nunca.

E os dez por cento federais quase nunca podem ser integralmente aplicados pelas complicações burocráticas que, muita vez, deixam a impressão de ser um truque da administração para no fim do ano apresentar saldos hipotéticos, deixando de cumprir e dificultando o que estabelece a lei orçamentária da república. Os congressistas que de fato se interessam pelo futuro da educação nacional tem que pensar seriamente na verdadeira aplicação dos dez por cento da Constituição ou na prorrogação da vigência dos créditos, do contrário os dez por cento serão mais uma farsa ou apenas uma coisa bonita que apenas existe na letra da lei.

A aplicação eficiente dêstes dez por cento da renda do país na educação, por sua vez, exige uma série de modificações e ajustamentos na estrutura do Ministério da Educação para que também o auxílio federal não se perca no torvelinho dos interêsses políticos locais. O Brasil precisa lutar pelo equilíbrio cultural de todos os seus filhos e terá que batalhar para tal fim, pois isso poderá influir decisivamente no seu desenvolvimento econômico, acabando o absurdo de filhos de Estados ricos e filhos de Estados pobres dentro do Brasil.

O plano permitirá mesmo, nos casos necessários, a limitação de certas atividades. Um exemplo: um freio no número de moços que se destinam, sem qualquer vocação ou base, às escolas superiores do país. Quantos dos graduados pelas nossas escolas superiores se destinam mesmo às profissões que diziam estar dispostos a abraçar quando entraram na Faculdade? Somos um país quase sem estatísticas facilmente manuseáveis sôbre assuntos de educação, mas pesquisas interessantíssimas estão por ser realizadas neste campo. O Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos que se iniciou tão bem sob a direção do Sr. Lourenço Filho devia no momento ter tôdas as suas atenções voltadas para tão importantes assuntos, sobretudo nesta fase de transição que vamos atravessar com a nova Lei de Diretrizes e Bases. O I. N. E. P. tem sob sua responsabilidade outras atividades que se chocam e que prejudicam as atividades de pesquisa e de investigação, indispensáveis para um trabalho duradouro na educação nacional.

DESCENTRALIZAÇÃO COMO SOLUÇÃO

Uma oportunidade, uma grande oportunidade surge para a educação agora, caso os senhores representantes do pavo, na Câmara dos Deputados e no Senado se compenetrem da seriedade do assunto. A Constituição deu autonomia aos Estados em assuntos de Educação e se a Lei assegurar a descentralização tudo estará mais ou menos encaminhado para uma nova era na cultura brasileira.

A descentralização permitirá esta coisa magnífica que em poder público é a iniciativa local. Respeitando o desejo local, fazendo o indivíduo sentir que a providência relativa à educação é uma coisa que depende de sua participação direta, a descentralização será um núcleo de experiências magníficas, e, pela emulação, conduzirá o estado cultural do país a uma contínua ascenção com proveitos reais. O Poder Federal será apenas um controlador das Diretrizes e Bases para que as mesmas não sejam violadas e um estimulador sempre pronto a ir em auxílio do Estado que não puder dar aquêle mínimo desejável de educação aos seus filhos.

Para a valorização econômica da educação nenhum caminho mais seguro que a descentralização. Quando todos os pontos do país sentirem que a educação é alguma coisa que pode ser feita sem os moldes e os modelos exóticos chegados da Capital Federal, o problema marchará para uma solução nacional, (pela soma dos locais) sem complicações e com vantagens reais.

O PROFESSOR: SUA SITUAÇÃO ECONÔMICA

Poucos países no mundo dão tão pouca importância ao seu magistério como o Brasil. Aqui como que muitos responsáveis pela cousa pública são francamente partidários daquela pilhéria do Bernard Shaw: "quem sabe faz, quem não sabe ensina". Sim, porque a vida do professor é um autêntico martirológio, um sacerdócio de tudo dar e nada receber. O resultado, sobretudo nos grandes centros é que decresce assustadoramente a qualidade do ensino. Milhares de professôres que para isso se prepararam preferem empregos burocráticos que rendem muito mais e exigem muito menor esfôrço. Outros são obrigados a dar

tantas aulas que se tornam absolutamente incapazes de exercer sua função. O drama do professorado é conhecido por todos, mormente no ensino secundário onde a grande maioria é de gente formada que se transforma em professor, sem preparação didática, mas apenas como um meio de vida. A profissão precisa de ter mais atrativos para estar em situação de atrair e de conservar os reais valores.

O professor não nasce feito. Precisa de uma formação profissional muito acurada e também de vocação. Precisa ainda de ter meios e ter tempo também para uma contínua renovação de sua cultura, caso queira cumprir mesmo com a sua função elevada e difícil. Não será com a sua atual situação econômica que poderá fazer frente a estas necessidades vitais.

O Estado precisará de subvencionar, quando necessário, estabelecimentos de ensino para que o professor tenha salários condignos e possa desempenhar sua missão.

Estudos realizados pelo Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos, quando sob a direção do Professor Lourenço Filho, demonstram o estado lastimável dos níveis de vencimentos dos professôres brasileiros que podem ser igualados com cozinheiros, serventes e contínuos com desvantagens para os mestres!

E pouco se poderá esperar de uma educação que fracassa em reconhecer as necessidades vitais dos seus executores: os professôres. O fenômeno não se verifica apenas no campo do ensino primário, mas se agrava no secundário e chega a ser humilhante nas universidades e escolas superiores.

VALOR QUE NÃO DISCUTE

O valor econômico da educação é coisa que não se discute. Onde a educação está mais adiantada há mais progresso, há mais prosperidade. Não se fique no círculo vicioso de dizer que não é possível educação sem desenvolvimento econômico, pois êste não é possível com gente que não tem instrução, que não sabe ler e escrever, que não é capaz de executar uma ordem ou de seguir uma diretriz. A indústria e o comércio no Brasil começam a compreender esta grande verdade e passam a dedicar maior atenção ao assunto.

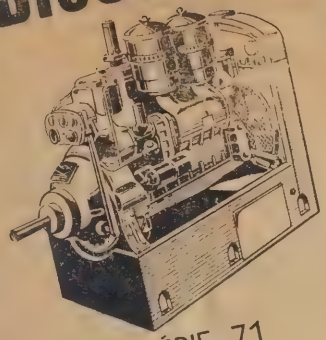
Se levantássemos uma estatística séria no Brasil sôbre o grau de educação e as oportunidades veríamos que os exemplos eram como nos Estados Unidos. A prosperidade econômica vai na razão direta do grau de educação do povo. Teríamos assim que verificar coisas das mais expressivas. Veríamos que onde é maior a oportunidade de educação os salários são melhores, pois a produção também em nível mais elevado isto permite. Veríamos que são pagos melhores aluguéis e há mais confôrto. Há mais prosperidade no comércio retalhista. Há um maior volume de sociedades recreativas. O poder aquisitivo é maior. O número de telefones é muito grande. A circulação de jornais, revistas e a venda de livros também.

Todos os dados apurados serviriam para demonstrar o valor econômico da educação para a vida do país, justificando plenamente o "investimento em gente", o emprêgo de capital para êste rendimento admirável que é o homem educado, o produto mais decisivo para a marcha do mundo. Pela educação se consegue a valorização do homem e pela valorização do homem o único caminho certo para a felicidade individual e coletiva, aspirações máximas de tôda sociedade organizada.

Tôda a despesa com a educação do povo é um bom emprêgo de capital sentenciou Thomas J. Watson para os EE. UU. e para o mundo. Nenhum exemplo melhor pode ser apresentado da correlação entre povo educado e progresso que o dos Estados Unidos, país que parece considerar a educação do povo uma espécie de religião.

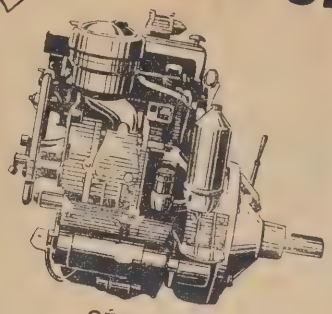
GM
GENERAL MOTORS
FÔRÇA DIESEL

A Diesel GM



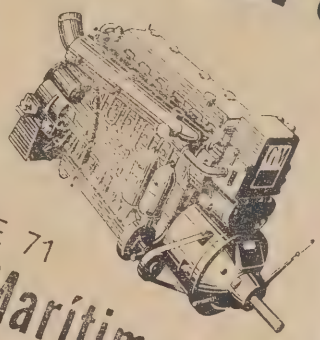
SÉRIE 71
Estacionários

A Diesel GM



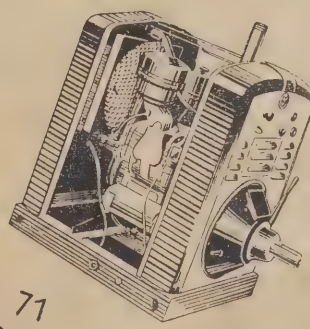
SÉRIE 71
2 Cilindros

A Diesel GM



SÉRIE 71
Marítimos

A Diesel GM



SÉRIE 71
Base Curta

4 Azes

Quatro unidades de primeira escolha... Quatro azes consagrados pela marca Diesel da General Motors, para as mais variadas aplicações. Os motores Diesel GM são de 2 ciclos, o que significa um aproveitamento máximo de energia, além do que são também compactos, econômicos, fáceis de transportar, proporcionando a fôrça requerida no local necessário, de imediato e com inteira segurança. Verifique como um Motor Diesel GM da Série 71 pode oferecer-lhe maiores lucros em seus negócios — Visite o concessionário mais próximo ou escreva-nos pedindo detalhes especiais.

DIESEL GM Produto da General Motors

a fôrça moderna

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Para maiores informações mande êste coupon hoje mesmo à

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Caixa Postal 200-B - São Caetano - São Paulo - Dept. G

Estando interessado na aquisição de um Motor Marítimo/ Gerador de Fôrça/ Diesel GM Industrial/ peço-lhes enviar-me sem compromisso da m/ parte o folheto explicativo.

NOME .....

CIDADE ..... RUA .....

Inspiração e Economia

A Arte em Crise

C. Campo Fiorito

CUSTA CARO ESTUDAR

Muito sofre o estudante de arte. Como o profissional, é enorme sua despesa na aquisição do material indispensável. O estudo de tão belo mister é hoje dos mais dispendiosos para os que querem, realmente, conquistar seu conhecimento.

AO contrário do que se passa nos demais países de situação cultural apreciável, o Brasil apresenta um panorama de interêsse mínimo pelas artes. O que se possa apreciar de tempos idos, com relação à procura da obra de arte por particulares e certa oportunidade oferecida pelos poderes públicos aos artistas, foi sempre mais desaparecendo até a situação atual, em que a crise se tornou um fato perigoso para a evolução da cultura nacional, afetando sèriamente um de seus setores mais importantes, qual seja o das artes plásticas. A situação econômica do artista presentemente é muito pouco lisongeira. Defrontando-se com uma série interminável de dificuldades, o profissional, portanto aquêle que tira o seu sustento da obra artística por êle produzida, vê sua capacidade de produção reduzida ao mínimo, pois mínimas são as oportunidades de venda e máxima as obrigações na aquisição do material imprescindível. Essa situação econômica em que se encontra o artista no Brasil, parece que jamais entrou na cogitação daqueles que se ligam por vários interêsses ao setor imenso das suas atividades, ou seja da produção artística. Compreendemos por atividade ou produção não apenas a de

OS PREÇOS SOBEM

E' complexo o material empregado pelo pintor. Tintas, vernizes, óleos, pincéis, paleta e um mundo de coisas enchem sua caixa. Por mais modesto, êsse material custa hoje muito; e o pintor deve renová-lo constantemente. O material estrangeiro chega-nos por uma fortuna. O nacional, inferior, não custa muito menos.

obtenção individual, mas também a que resulta do trabalho coletivo e com fundamento industrial, sôbre o que nos demoraremos mais adiante. O crítico de arte assim como todos aquêles cujas atividades comerciais resultam do aproveitamento da criação ou da produção do artista, sempre desprezaram inteiramente essa face do problema artístico profissional. Demoram-se os primeiros no abstracionismo das soluções ideais, pregando apenas a realidade da arte, e descuidando totalmente, com desprêzo intencional, a realidade individual do artista. Os comerciantes, isto é, todos aquêles que de algum modo tiram proveito comercial em tôrno da obra de arte, sem haverem influído diretamente na sua criação, (o que faz exceção para o artista quando negocia sua obra) também descuraram até hoje o fenômeno material da produção artística, limitando-se à sua exploração comercial, diante da mercadoria existente sem cogitarem de estimular processos que viessem favorecer a sua produção, facilitando meios à fonte produtora, que é o indivíduo artista.

A cada dia se pinta mais no Brasil. Os alunos da Escola de Belas Artes crescem em número. O comércio dos produtos empregados na arte plástica progride.

A arte, contudo, está em crise.

As dificuldades de ordem econômica abastardam-na. O amadorismo e a indústria prejudicam o artista, embora não o desejem, e de todo um complexo de fatôres resulta a angustiosa situação em que se encontra a arte.

O fascinante assunto é descrito nestas páginas pelo professor da Escola de Belas Artes, crítico de arte e ensaísta Quirino Campofiorito, que nos dá a justa medida da situação.

Tempo de leitura: 15 minutos.

A PRODUÇÃO INDIVIDUAL

Compreende-se por produção artística individual a que resulta do trabalho pessoal, sem intromissão,

portanto, de fatôres estranhos à atividade do próprio artista na obtenção ou criação de sua obra Essa será consequentemente original como peça única, singularmente valorizada e terá consigo tôda a responsabilidade moral do autor. Nesse caso, prescindindo de qualquer colaboração, mesmo de ordem material, assumindo tôda responsabilidade na aquisição dos meios de execução, o artista cria a obra com suas possibilidades totais, sejam de caráter emotivo, intelectual ou material. E' nesse caso que o problema econômico se apresenta com todo o seu rigor, e no presente momento, em que uma indominável crise cresce assustadoramente, elevando de muito o custo do material de que imprescinde a obra de arte. Essa crise que de um modo ou de outro afeta todos os setores sociais, encontra o artista cada vez mais desarmado para dominá-la, uma vez que sempre mais lhe vão rareando os meios de o fazer. A procura da obra de arte faz-se mínima, e o comércio especializado na venda da mesma, explora de preferência velha produção, dando oportunidades muito melhores às obras que saem de antigas coleções. Êste é o espetáculo que se nos depara ao correrm os, por exemplo as galerias dos muitos leiloeiros da cidade. A concorrência das coleções particulares que se desfazem constitui um dos atropêlos essenciais à nova produção e portanto acarreta grave prejuízo ao artista. Assiste êste o encalhe de sua produção, uma vez que não pode lutar contra o maior interêsse que vai no comerciante pela mercadoria, digamos assim, que lhe é sempre oferecida em melhores condições de venda e de publicidade. Se procurarmos analisar o comércio de obras de arte fora do âmbito viciado dos leilões, também encontraremos exemplos frisantes de como o artista se vê sacrificado outrossim pelas denominadas galerias de arte, em que os proprietários esquecem inteiramente os problemas elevados do mistér artístico, para acomodá-lo, aos interêsses próprios, sem escrúpulo pela mediocridade a que o arrastam. Aproveitando oportunidades, assenhoream-se de obras que lhe são facilitadas pelo artista num momento de desespêro. Alguns minguados cruzeiros bastam para isso. Essas obras passam a ter a preferência do comerciante dada a margem de lucro que vão oferecer. Exemplo de exploração comum da produção artista individual.

PRODUÇÃO COLETIVA OU INDUSTRIAL

Usando a denominação de produção coletiva, queremos nos referir à produção artística de caráter industrial. No Brasil as condições de produção artístico-industrial são as

NÃO E' SO' O QUADRO

Esta linda moldura, indispensável à pintura, custava, em 1935, apenas oitenta cruzeiros. Hoje vale trezentos!!! Os artistas se espantam, mas o quadro não pode ser exposto sem uma moldura conveniente, custe quanto custar.

mais precárias ainda. Tudo o que possa existir entre nós nesse sentido, não vai além de autênticas tentativas, muito aquem do que já seria razoável que existisse. Aí está pois um campo de que não se pode valer o artista no Brasil, e que seguramente viriam em seu socorro, dadas as oportunidades que oferece para uma conveniente estabilidade econômica. A produção industrial tem alcance popular e por isso sente menos os fenômenos decorrentes de crises como a que atravessamos. A nossa produção artístico-industrial não só é passível de crítica em seu valor quantidade como no valor qualidade. Naturalmente não queremos atingir alguma exceção, cuja existência de modo algum destrói a regra. Pela quantidade como pela qualidade a produção nacional não está satisfazendo às necessidades do nosso mercado, razão pela qual é demasiada a importação. Disso resulta o não aproveitamento do artista no país e o desvio de lucros que bem podiam corresponder às suas necessidades, incentivando-lhes a produção, do que resultaria a elevação do seu nível econômico e o aprimoramento de sua capacidade criativa. De ambas essas consequências se beneficiaria também a educação de nosso povo, encami-

Quadro demonstrativo dos meios a serem empregados pelos poderes públicos a fim de incentivar a criação artístico-plástica e evitar o abastecimento da produção do artista dominado pela crise econômica que o oprime

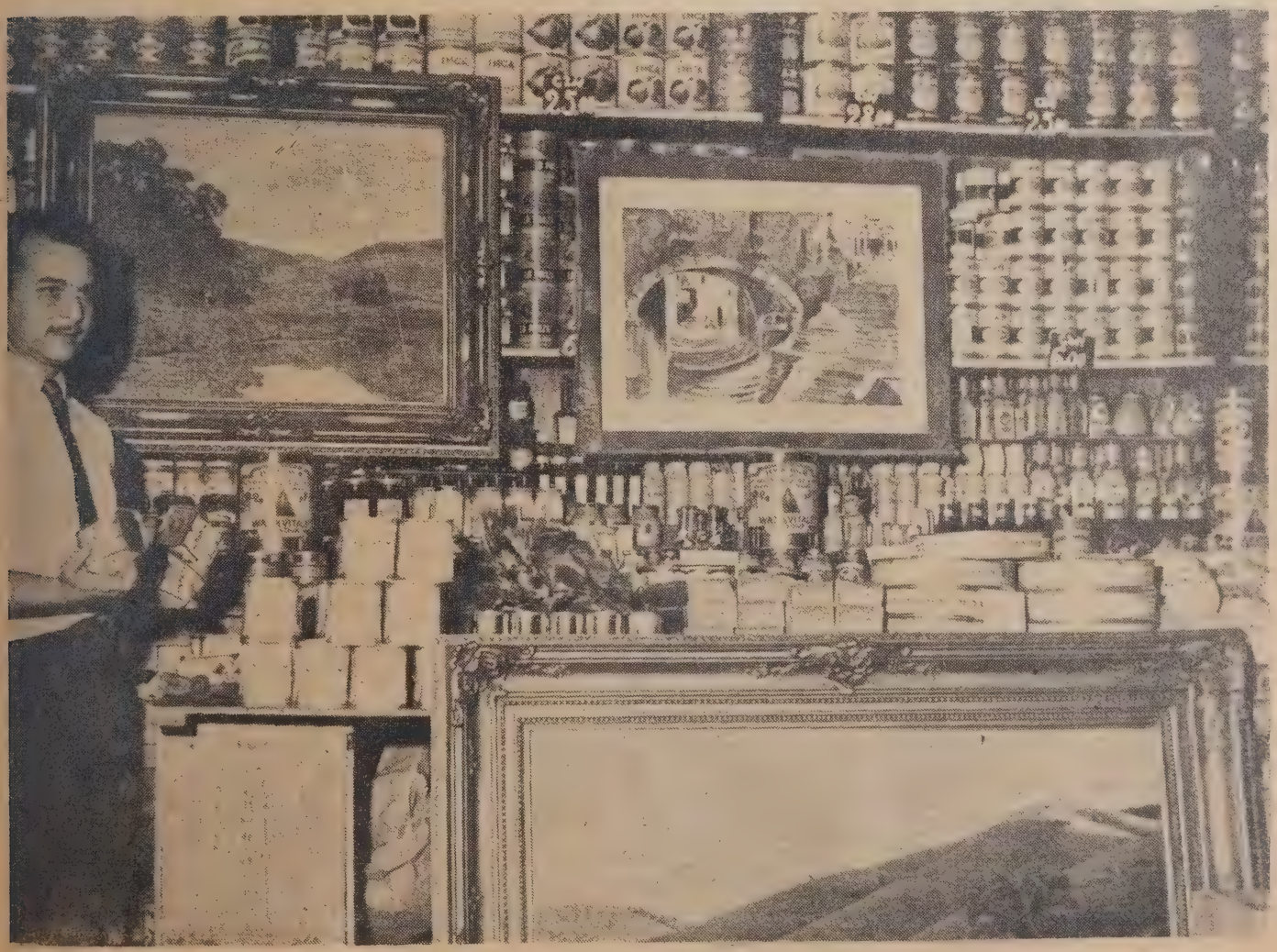
1 — Obtenção por meio de lei especial da realização de aplicações artísticas em tôdas as construções particulares que montem a orçamentos elevados, respeitando para tal uma percentagem mínima na base do montante total do custo da obra. Medida extensiva a tôdas as capitais dos Estados.

2 — Ornamentações murais em qualquer obra oficial, federal ou estadual, tais como palácios de govêrno, prefeituras, agências dos Correios e Telégrafos, delegacias, escolas, etc.

3 — Incentivo e proteção de indústrias que empreguem a produção diréta do artista, em todo o território nacional.

MACARRÃO E PINTURA

No Mercado Municipal, de tanta tradição de ganância e açambarcamento, há um negociante original que vende comestíveis e... quadros! E' um italiano — como não podia deixar de ser — que possui uma das melhores coleções de pintura do Rio. Costuma trocar com os pintores quadros por gêneros...



Quadros à venda na rua, tintas, vernizes e óleos cada vez mais caros. Expressões da crise da arte brasileira.

nhado que se veria êle para o interêsse de tal produção, que entraria na cogitação de suas possibilidades. Sabemos como em muitos países as indústrias de caráter artístico oferecem possibilidades de grande monta, e com destaque se situam na produção de riqueza nacional. Raros são os países da Europa em que as indústrias dêsse gênero não constituem fontes apreciáveis de riqueza, a mais de trabalharem a inteligência e o bom gosto populares, com benefício de suas mais legítimas tradições. Nesses países o artista encontra graças a tais indústrias, condições de vida e de produção que não se fazem possíveis entre nós. Dispersamos nossas condições de aquisição com a mercadoria importada, deixando de proteger o artista que vive conosco e de explorar uma fonte de riqueza.

O CRÍTICO DE ARTE

O crítico de arte, ou o escritor que explora o assunto de arte, pouco tem colaborado em nosso país pela elevação das condições econômicas do artista. Tem-se demorado em cogitações de ordem estética, sem jamais haver realmente envidado esforços no sentido de informar sôbre êsse aspecto da vida artística. Os problemas da existência do artista foram sempre ventilados pelo crítico na base da existência da própria arte apenas, sem que a realidade indivídual do mesmo, suas condições humanas de vida, tivessem merecido algum interêsse especial. Até mesmo se tem cometido o êrro que reputamos grave, de valorizar sem a necessária medida, o heroismo individual, com sacrifício da boa compostura social, quando o artista atingido pela incompreensão ambiente ou pelos atropêlos da vida difícil, dá demonstrações de reação moral que afetam o seu psíquico. O trabalho da crítica de arte presentemente será mais útil à coletividade e às artes, se fugir bastante do molde romântico-burguês do fim do seculo XIX e dedicar-se a focalização dos problemas que afetam a existência do artista, e o devem situar como um operoso cidadão na sociedade em que vive, beneficiando-se das melhores condições sociais, para que sua obra seja um espelho nítido, cristalino de seu tem-

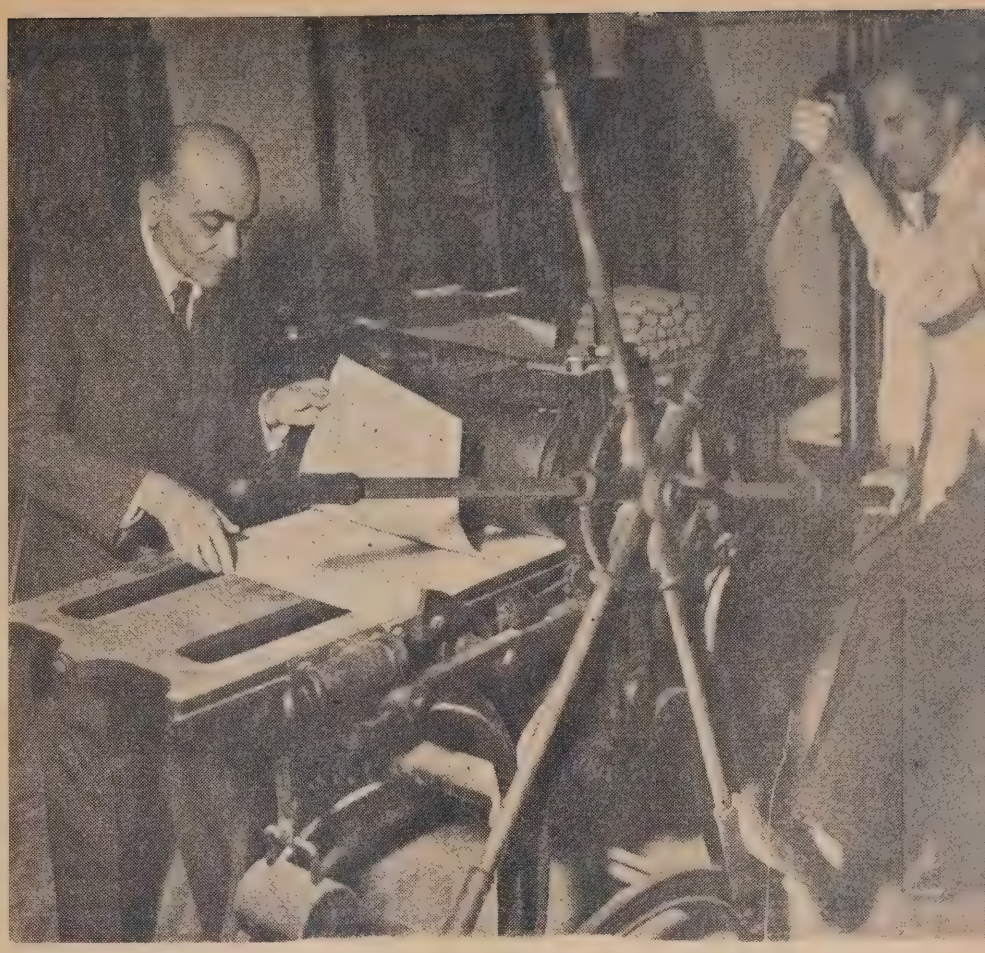
po e jamais a reflexão de imagens dúbias, incompreensíveis, embaçadas pelos desvios de condições imperfeitas de vida. Os grandes artistas de tôdas as épocas jamais foram sêres deformados como os quer apresentar a literatura artística. Foram apenas grandes no seu mistér, como muitos outros foram grandes nas ciências e em todos os ramos da sabedoria e do trabalho. Essa concepção do artista boêmio e desordenado vem há muito sacrificando um dos operários mais capazes da evolução humana, dadas as condições da arte satisfazerem as melhores atividades de aprimoramento social.

O COMERCIANTE DE ARTE

Se bem que o exemplo de que se passa em outros países, não seja segrêdo, o nosso comércio de arte é ainda rudimentar e egoista. Nenhum progresso temos apresentado nesse assunto. Êsse comércio explora a sua mercadoria sem a menor consideração pelo incentivo da produção. Nada realiza pela propaganda da obra de arte, contribuindo com uma publicidade inteligente, bem dirigida, de modo a contribuir para a educação popular, e estabelecer o movimento de afinidades entre o comprador e o produtor, ou seja o artista. Surgem sempre coisas que tomam lugar na preferência do público, com sacrifício da obra de arte. Que faz o comércio especializado para neutralizar isso? Entre nós, positivamente nada se tem feito. E poderiamos mesmo apontar exemplos de comerciantes especializados em coisas de arte que mudam de ramo, indo parar mesmo nos mais diferentes.

PROGRIDE O COMÉRCIO DE MATERIAL

Enquanto se verifica que o comércio de obras de arte decresce sempre mais, até o ponto de criar para pintores, escultores, gravadores e decoradores a precaríssima situação econômica em que se encontram em nosso país, o comércio de materiais próprio para as artes plásticas se conserva em progresso. E' o que nos dizem os negociantes mais fortes no ramo. Não viram ainda reduzidos os negócios e antes podem reconhecer que se



UM SOFRIMENTO MUDO

O aguafortista é, possìvelmente, dos que mais sofrem no angustioso mundo da arte. O seu material é custosíssimo, difícil de obter e de trabalhar. Contudo, muito pouca gente aprecia devidamente o valor da água-forte.

hajam elevado. Raro é o artigo que não tenha alcançado preços numa proporção de 300 por cento sôbre os preoços do ano de 1935. Tanto o artigo nacional como o estrangeiro. Há mesmo muitos casos em que o aumento atingiu percentagem muito maior. Se muitos artigos como tintas, vernizes e óleos, hoje não estão por preços muito mais elevados, a razão única está no fato de terem sido as matérias primas substituídas por outras de inferior qualidade. Mas se os artistas vendem cada vez menos, como é possível haver maior gasto de material? Sucede primeiro que o artista, com sua obstinação de produzir faz sacrifícios imensos, afrontando heróicamente a situação econômica em que se encontra. Em seguida apresenta-se o caso do amadorismo que se vai generalizando e favorece o comércio de material. A arte vai passando a ser para muitos um diletantismo assaz divertente. Tiram sua subsistência de outras profissões e ainda se dão ao capricho de ensaiar a venda do fruto de seus passatempos. Dá-se aí o caso de diminuição da produção dos profissionais e o abastardamento da arte, pois outro não podia deixar de ser o resultado com a intromissão do amadorismo em condições de igualdade com o artista que outras responsabilidades assume perante a evolução cultural da coletividade.

QUANTO CUSTA UMA OBRA DE ARTE

Podemos satisfazer a curiosidade do leitor tomando para exemplo, um quadro. Quando um pintor expõe uma tela, já foram inúmeras as despêsas a que se submeteu. Tôdas elas foram ou serão satisfeitas e o quadro ainda lhe pertence. Se êste fôr vendido, as despêsas serão cobertas e a margem de lucro será apreciável. Se não for vendido o autor suportará o

prejuízo de todo o material empatado. Um quadro em condições de ser apresentado numa exposição trás consigo chassis, tela, moldura, tintas e verniz. Alimenta o artista uma série de indústrias, que enriquecem fàcilmente os seus proprietários e os respectivos negociantes. Quando o pintor desespera diante do encalhe de seus quadros, logo surge, com ar de "benemérito", o comerciante oportunista que lhe oferece uma ridícula importância pelo melhor quadro ou por um estóque escolhido a dedo. Então o pintor passa a contribuir também para enriquecimento do seu "protetor". Isto que se passa com o pintor verifica-se com todos os demais artistas, do escultor ao decorador. Com o retraimento de todos os negócios, como presentemente se verifica, a procura da obra de arte é virtualmente nula. O comércio especializado se vale de seus velhos estóques, acrescidos da mercadoria de segunda mão que lhe é constantemente oferecida em condições especialíssima de preço.

FAZ-SE IMPRESCINDÍVEL O INCENTIVO DOS PODERES PÚBLICOS

Por essas e ainda outras razões, encontram-se os artistas em precária situação em nosso país. A crise que atinge o homem brasileiro em todos os setôres de suas atividades, sejam intelectuais ou manuais, alcança o artista plástico de jeito lamentável. O pintor, o escultor, assim como os artistas das demais especializações, estão há muito impossibilitados de dar o melhor de sua capacidade, do que vai resultando o empobrecimento da arte, criando uma triste lacuna na cultura nacional. Cabe aos poderes públicos incentivar a produção artística, oferecendo possibilidades aos artistas. Muitos governos na Europa, e na América há muito vem defendendo o patrimônio artístico, estabelecendo leis que facilitam a criação de obras de arte. Aliás, o que sempre foi feito e que a história da arte nos diz. Quando não eram os governos, eram os "mecenas", que não passavam de pessoas de influências nos destinos governamentais, como sucedeu no "Renascimento". Os artistas plásticos estão necessitando do socorro dos poderes públicos. De outro modo desviarão suas melhores energias para outras atividades, como o professorado e o funcionalismo público. Os meios pelos quais o govêrno pode incentivar a produção artística são muitos, e relativamente pouco dispendiosos. Podem servir de exemplo o que fazem os países da Europa, e sobretudo o que se tem feito no México, nos EE. UU. e no Canadá.

O NOSSO ETERNO DESCUIDO

Um fato que identifica bem o nosso descuido na proteção dos artistas é o que vamos relatar. Prevendo a crise em que encontrariam os artistas durante a guerra, os governos da Inglaterra, da Rússia, dos EE. UU. e do Canadá, incorporaram aos seus corpos de exército, inúmeros artistas, dando-lhes belas oportunidade de produção. Hoje êsses artistas que não ficaram inativos durante tão rigorosa depressão econômica, são senhores de riquíssimo material que lhes facilita a realização de obras sugestivas. Nossas heróicas fôrças expedicionárias foram para longe sem levarem os seus artistas. Hoje carecemos do material inspirado pelo calor da luta, pelo entusiasmo dos nossos valentes pracinhas. Negou-se aos artistas uma admirável oportunidade em todos os sentidos.

★ *Escolha o caminho!...* ★

A modalidade do seguro de vida é variavel, facilitando, assim, sua melhor conveniencia. Qualquer que seja o seu interesse, "escolha o caminho" que "A EQUITATIVA" está apta a oferecer-lhe para sua garantia e tranquilidade. Não estando sujeito a descontos e impostos, nem siquer o de transmissão, o seguro de vida é pago integral e imediatamente ao beneficiário. Consulte-nos, que lhe daremos todas as informações e esclarecimentos.

A EQUITATIVA DOS EE. UU. DO BRASIL

Sociedade Mútua de Seguros Sôbre a Vida
Sede: Av. Rio Branco, 125 - Rio de Janeiro

Símbolo de eficiência da técnica

RADIOFÔNICA

A INDÚSTRIA RADIOFÔNICA, desde os rádios de galena, até os nossos dias, evoluiu e continua evoluindo sem cessar. Longas pesquisas deram lugar a novos aperfeiçoamentos e novas descobertas, tudo produto de especialização técnica, árdua e trabalhosa. Assumpção S.A. contribuiu sensivelmente para a melhoria técnica da indústria de rádio. Em seus laboratórios e oficinas, cada pôsto está a cargo de um técnico que responde pela eficiência do seu trabalho. A rigorosa qualidade do material empregado, o profundo conhecimento dos montadores e o cuidadoso escrúpulo dos testes preliminares e finais, são testemunhados pela contra-marca ASA, caracterizando todos os receptores de sua fabricação.

ASSUMPÇÃO S.A. *RESPONDE PELO QUE VENDE*

RUA RODOLFO MIRANDA, 76 • CAIXA POSTAL 2025 • SÃO PAULO

Só Fica Quem Não Pode Fugir

O Grande Êxodo

Uma demonstração eloquente da intensidade com que se vem manifestando ultimamente o êxodo rural pode ser percebida nestas declarações atribuídas a um homem experimentado nas dificuldades da lavoura brasileira: "No interior, apenas os que não sabem as quatro operações da aritmética consentem em ficar. Muitos donos de terra estão vendendo suas propriedades, torrando seus gados, por saberem que na cidade, com o dinheiro apurado, podem ganhar muito mais do que no trabalho do campo. Em certas regiões, é muito mais vantajoso viver dos juros bancários de 100 mil cruzeiros do que da aplicação de 200 mil na lavoura ou na pecuária."

NO curso da última guerra, acelerou-se, de maneira acentuada, o ritmo em que se vinha processando o êxodo rural, no Brasil. As estatísticas disponíveis permitem verificar-se que a distribuição da população brasileira, em rural e urbana, não sofreu alterações sensíveis, até o início do século XX. Alterações ponderáveis sofreu sua distribuição por regiões fisiográficas, e já se tornou fato por demais conhecido o contraste entre o contínuo esgotamento demográfico do nordeste e do leste do país, e o contínuo enriquecimento demográfico do sul, do norte e do centro-oeste.

Muito embora os contingentes populacionais dos aglomerados urbanos e dos campos não tenham sido medidos, nos censos de 1872, de 1890, e de 1900, de forma a possibilitar comparações razoáveis com os dados relativos ao censo de 1940, apesar disso certos algarismos podem ser mobilizados em defesa da tese de que o rítmo do êxodo rural, no país, era insignificante, até há pouco mais de 40 anos atrás. Pode-se mesmo admitir que o crescimento da migração no sentido rural-urbano se operou por fôrça dos desajustamentos econômicos trazidos pela primeira grande guerra.

O fato é que, realizado o censo de 1920, se verificou que, naqueles vinte anos transcorridos, já a população urbana do Brasil apresentava incremento maior do que o registrado para a população rural. E a plena confirmação dessa diversidade de incremento foi obtida por ocasião do censo de 1940, através do qual se constatou residir nas cidades quase um quarto dos habitantes do país. E' bem verdade que muitas cidades brasileiras de há oito anos passados, e muitas ainda nos dias de hoje, guardam características tipicamente rurais, embora se encontrem erigidas em sedes das unidades primárias do organismo nacional. Mesmo assim, contudo, o fato é de surpreender, e serve para atestar o rítmo acelerado em que os homens abandonam os campos, no Brasil.

A frase diz tudo — no interior, apenas os que não sabem as quatro operações da aritmética consentem em ficar.

Batidos por todos os infortúnios, grupos numerosos deslocam-se do norte para o sul e do interior para as capitais, criando um grave problema para o país já aflito por braços e melhores condições de vida. A situação, contudo, não é de hoje. O que se assinala aqui, depois de várias reportagens em que O OBSERVADOR tem feito as mais sensacionais revelações, é o grau a que atingiu o movimento, que segue em ascensão.

Chamamos a atenção dos leitores para as informações contidas nesta reportagem, tôdas do mais alto interêsse e inéditas.

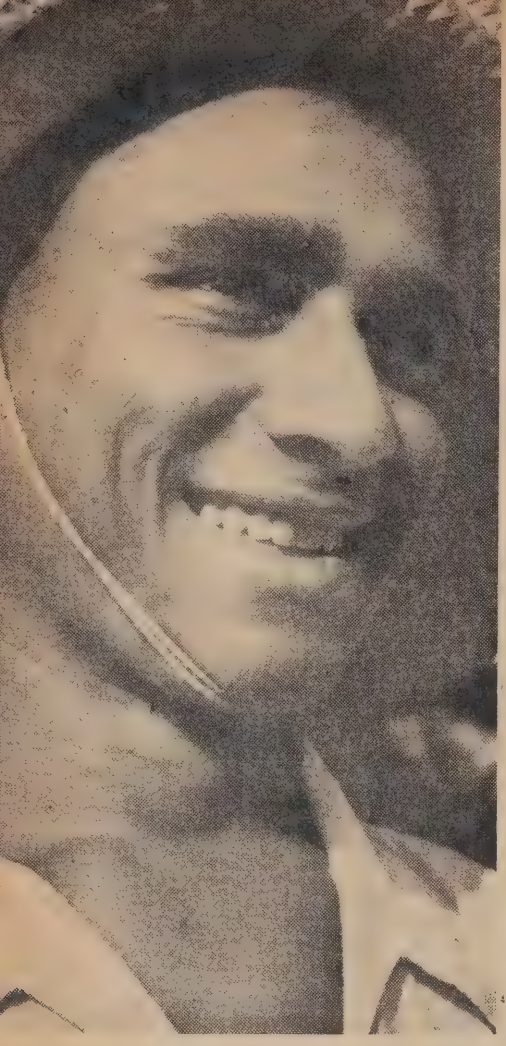
Tempo de leitura: 20 minutos.

1872

Em 1872, foram recenseados no Brasil pouco mais de 10 milhões e 100 mil habitantes. Naquele ano Belo Horizonte não existia ainda e o Território do Acre não fôra incorporado ao espaço político do Brasil. Excluímos, assim, para uniformização dos dados, a população de Juiz de Fora e de Rio Branco, limitando-nos, pois, ao exame da situação de vinte capitais, ou melhor, dos vinte municípios sedes das províncias do Brasil. São elas, por conseguinte, o Rio de Janeiro, Maceió, Manaus, Salvador, Fortaleza, Vitória, Goiás, São Luís, Cuiabá, Belém, João Pessoa, Curitiba, Recife, Teresina, Niterói, Natal, Pôrto Alegre, Florianópolis, São Paulo e Aracaju.

A população dessas vinte capitais era de 1 milhão e menos de 23 mil habitantes, o que representava pouco mais de 10 por cento da população total do país. Naquele ano, a popula-

Esta fotografia foi tomada em São Paulo, num dos momentos de maior dramaticidade — a chegada de grandes levas de nordestinos, fugitivos da sêca, em completo abandono, buscando trabalho. Ela é bem um símbolo das migrações internas no Brasil.



ção do Distrito Federal somava apenas 275 mil habitantes, e a do município de São Paulo pouco mais de 31 mil. Depois do Rio de Janeiro, o maior centro demográfico do país era Salvador, que contava mais de 129 mil habitantes. Seguia-o o Recife, com menos de 117 mil. Mais importantes do que São Paulo eram Belém, com quase 62 mil habitantes; Niterói, com muito mais de 47 mil; Pôrto Alegre, com quase 44 mil; Fortaleza, com muito mais de 42 mil; Cuiabá, com quase 36 mil; e São Luís, com 31.604 habitantes.

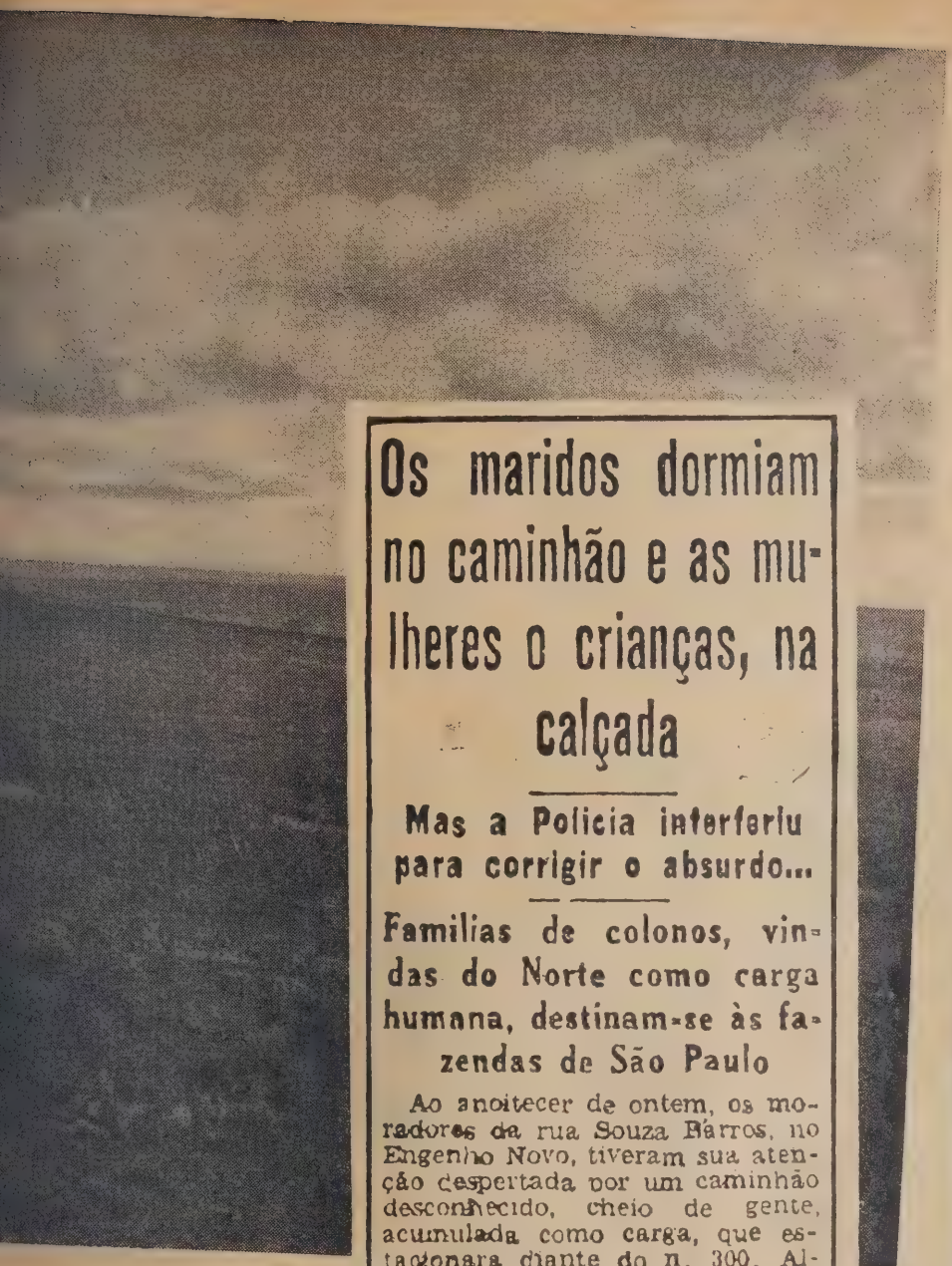
Observe-se, de relance, como cidades importantes, há menos de um século passado, agora se encontram colocadas como centros demográficos de segunda ordem, a exemplo de São Luís e Cuiabá, enquanto outras, e especialmente São Paulo, floresceram espetacularmente. Para cada um dêsses fenômenos uma explicação particular existe, e ela sempre gira nos domínios das economias regionais, em cujo desenvolvimento vão buscar as cidades fatôres de crescimento ou de atrofia.

O deslocamento de verdadeiras populações processa-se agora de diversas maneiras, até de avião, como acontece com a busca de portuguêses em São Paulo para os campos da Venezuela. Do norte para o sul estão vindo os caboclos e suas famílias em caminhões. E' uma longa viagem, longa e arrazadora, como podemos notar dêste recorte de jornal que, em linhas simples, descreve uma tragédia.

1890

Quase 14 milhões e 334 mil habitantes possuía o Brasil, em 1890. Dêsse total, pouco mais de 9 por cento foram encontrados nas vinte capitais anteriormente enumeradas. A população recenseada nessas capitais foi de pouco mais de 1 milhão e 338 mil almas, menos do que aquela que, cinquenta anos depois, seria encontrada apenas na cidade do Rio de Janeiro. Naquele ano, era São Paulo a quarta cidade do Brasil, pela ordem da importância demográfica, mas mesmo assim ainda estava longe de chegar aos 100 mil habitantes.

O primeiro lugar pertencia ao Rio de Janeiro, com quase 523 mil habitantes. Seguia-o Salvador, com muito mais de 174 mil. Vinha depois o Recife, com menos de 112 mil, e, distanciado, o município de São Paulo, com menos de 65 mil habitantes. No espaço de 18 anos, que vai de 1872 a 1890, a população paulista duplicara, e fenômeno semelhante apenas ocorrera com Curitiba e com o Rio de Ja-



Os maridos dormiam no caminhão e as mulheres o crianças, na calçada

Mas a Policia interferiu para corrigir o absurdo...

Familias de colonos, vindas do Norte como carga humana, destinam-se às fazendas de São Paulo

Ao anoitecer de ontem, os moradores da rua Souza Barros, no Engenho Novo, tiveram sua atenção despertada por um caminhão desconhecido, cheio de gente, acumulada como carga, que estacionara diante do n. 300. Algum tempo depois, mulheres e crianças, que se encontravam no interior do veículo, dele desceram com travesseiros e cobertores, enquanto os homens, tirando os casacos, procuravam se acomodar dentro do carro.

As autoridades do 19.º Distrito Policial, cientificadas do fato, compareceram ao l[illegible] Ali chegado, depois [illegible]

eiro. Enquanto isso, regredia a pouulação do Recife, de Fortaleza, de Goiás, de São Luís, de Cuiabá, de Belém, de João Pessoa, de Niterói e de Natal, muito embora êsses decréscimos possam ser levados à conta de imerfeições dos censos, em alguns cas, e a alterações de superfícies mucipais, em outros.

1900

Em 1900, já podemos computar a população de Belo Horizonte entre as das capitais brasileiras, que atingiam então vinte e uma. Os contingentes demográficos reunidos nessas capitais representavam, no início do século, cêrca de 11 por cento da po-

pulação do Brasil, pois somavam 1 milhão e 912 mil habitantes quando em todo o país eram recenseadas 17 milhões e 319 mil almas.

Já então se colocara São Paulo como a segunda cidade brasileira, com quase 240 mil habitantes. O primeiro lugar continuava com o Rio, que ostentava uma população de quase 692 mil habitantes. Em Salvador foram recenseados cêrca de 206 mil pessoas, e em recife mais de 113 mil. Observe-se que, nos dez anos que vão de 1890 a 1900, a população paulistana quase quatruplicou, enquanto a das demais capitais brasileiras evoluiu em rítmo suave.

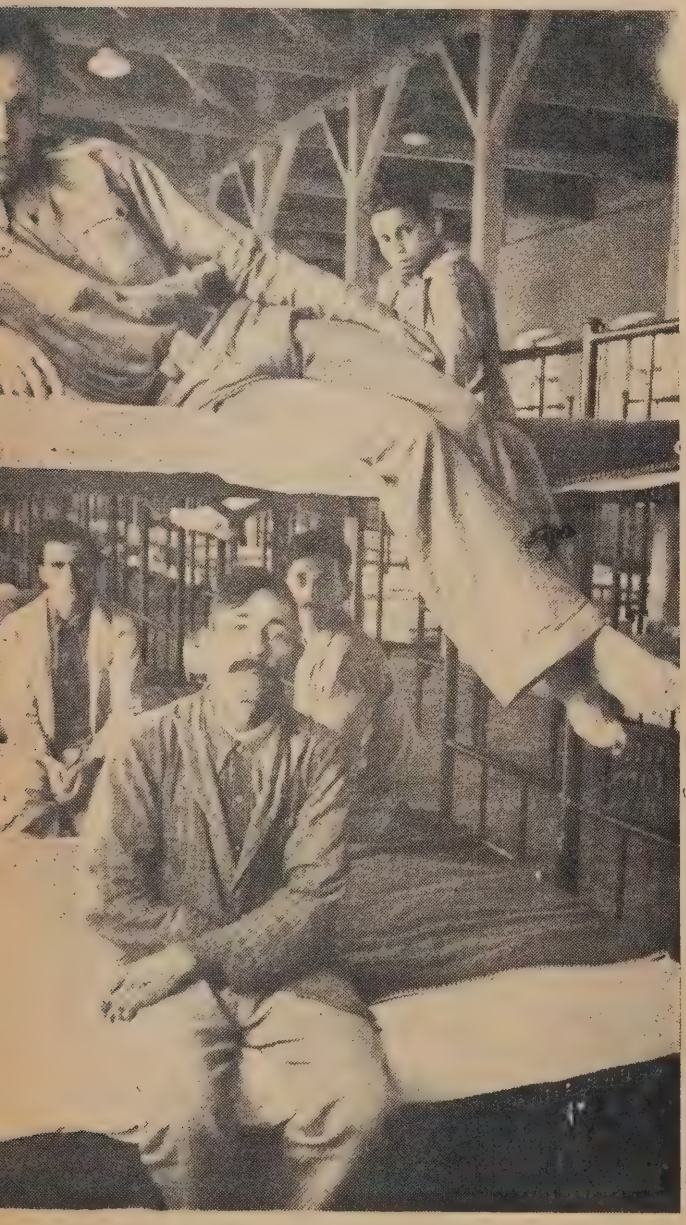
Apenas em Vitória e em Goiás, naquele ano, a população recenseada foi inferior à encontrada em 1890, fato cuja compreensão deve ser baseada em defeitos de contagem ou em modificações da área da pesquisa. No início do século a população de Belo Horizonte era de 13.472 habitantes, e ainda agora, quarenta e oito anos depois, se acerca dos 300 mil, o que evidencia um crescimento inegavelmente espetacular.

1920

A população brasileira em 1920 era de 30 milhões e mais de 635 mil habitantes, enquanto a de vinte e duas capitais, pois para aquêle ano já podemos incluir os contingentes demográficos de Rio Branco, capital do Território do Acre, ia a 3 milhões e quase 494 mil habitantes, o que quer dizer a muito mais de 11 por cento. Então, habitavam o Rio de Janeiro 1 milhão e 158 mil pessoas, e a capital de São Paulo mais de 579 mil.

Em Salvador concentravam-se mais de 283 mil pessoas; em Recife, quase 239 mil; em Belém, mais de 236 mil; e em Pôrto Alegre, mais de 179 mil. Eram essas as capitais brasileiras de mais de 100 mil habitantes, há vinte e oito anos passados. Nove outras capitais tinham entre 50 e 100 mil almas — Maceió, Manaus, Fortaleza, São Luís, Belo Horizonte, Curitiba, Teresina, Niterói e João Pessoa.

Belo Horizonte, então, já possuía quase 56 mil habitantes, com apenas vinte e três anos de existência. Sua população havia quatruplicado, em vinte anos. Duplicara a de Recife e a de Belém, no mesmo espaço de tempo, enquanto a do Rio também quase duplicara. Quase triplicara a de Pôrto



Alegre, ao tempo em que substanciais aumentos experimentaram a de Vitória e a de Natal.

1940

Em 1940, para uma população total de 41 milhões e pouco mais de 200 mil habitantes, foram recenseados quase 14 por cento nas capitais das diversas unidades da Federação. Somente no Distrito Federal foram encontradas 1 milhão e 764 mil pessoas, mais de 4 por cento da população do país. Estimativas referentes ao último dia de 1944, elaboradas pelo Gabinete Técnico do Serviço Nacional de Recenseamento, deram ao município de São Paulo mais de 1 milhão e 437 mil habitantes, ou seja, mais de 18 por cento da população de todo o Estado do mesmo nome.

Ainda segundo as mesmas estimativas existiam em Recife mais de 384 mil habitantes, cêrca de 13 por cento da população do Estado de Pernambuco. Em Salvador concentravam-se 321 mil pessoas, o que representa mais de 7 por cento da população da Bahia. Em Pôrto Alegre, mais de 300 mil, o que equivale a mais de 8 por cento da população do Rio Grande do Sul. Em Belo Horizonte, quase 231 mil, mais de 3 por cento da população de Minas Gerais. Em Belém, mais de 227 mil, muito mais de 22 por cento da população do Pará.

Somente em Manaus residiam 25 por cento da população do Amazonas; em Pôrto Velho, residiam 46 por cento da população de Guaporé; em Rio Branco, 20 por cento da população do Acre; em Boa Vista, 86 por cento da população de Rio Branco; em Macapá, 47 por cento da população do Amapá; em São Luís, 7 por cento da população do Maranhão; em Teresina, 8 por cento da população do Piauí; em Fortaleza, 9 por cento da população do Ceará; em Natal, 7 por cento da população do Rio Grande do Norte; em João Pessoa, 7 por cento da população da Paraíba; em Maceió, 10 por cento da população de Alagoas; em Aracaju, 11 por cento da população de Sergipe; em Vitória, 6 por cento da população do Espírito Santo; em Niterói, 8 por cento da população do Estado do Rio de Janeiro; em Curitiba, 12 por cento da população do Paraná; em Florianópolis, 4 por cento da população de Santa Ca-

Não há organização na conquista dos trabalhadores do norte. Agentes insinuam-se nos núcleos mais densos e onde a miséria é maior e arrebanham os que são tentados pelos campos de São Paulo ou pelas grandes obras que desde Volta Redonda vêm precisando dos "arirós". Houve um tempo, e algumas das fotos relembram êstes dias, em que os imigrantes, nacionais ou estrangeiros, encontravam algum confôrto antes de serem remetidos aos locais de trabalho. Hoje, especialmente no que se refere ao movimento interno, nada existe que se assemelhe a uma organização. Torna-se, assim, um grave problema êste do deslocamento das populações, o que já se processa inclusive no interior de São Paulo, onde uma insatisfação de causa desconhecida leva os trabalhadores a mudar constantemente de residência.

tarina; em Cuiabá, 17 por cento da população de Mato Grosso; e em Goiânia, 6 por cento da população de Goiás.

CIDADES

Os dados do censo demográfico de 1940, ao contrário do que se verifica com os inquéritos anteriores, permitem o exame da distribuição da população brasileira, em urbana e rural, quer compreendamos a população urbana como a residente nas cidades, que são as sedes municipais, quer a consideremos ampliada às vilas, que são as sedes dos distritos. Somente nas cidades brasileiras então existentes e em número de 1.574, foram encontradas 10 milhões e quase 891 mil pessoas, ou seja, mais de um quarto da população total do país.

Na data do censo, havia no Brasil 2 cidades de mais de 1 milhão de habitantes — Rio de Janeiro e São Paulo; 3, com 200 a 1 milhão — Recife, Salvador e Pôrto Alegre; 5, com 100 a 200 mil — Belém, Fortaleza, Belo Horizonte, Niterói e Santos; 12, com 50 a 100 mil; 32, com 20 a 50 mil; 87, com 10 a 20 mil; 167, com 5 a 10 mil; 481, com 2 a 5 mil; 500, com 1 a 2 mil; e 285, com menos de mil habitantes.

A população agrupada nas cidades de menos de mil habitantes somava quase 194 mil almas; a compreendida nas cidades de 1 a 2 mil habitantes mais de 721 mil almas; a encontrada nas cidades de 2 a 5 mil habitantes, mais de 1 milhão e 480 mil almas; a recenseada nas cidades de 5 a 10 mil habitantes, mais de 1 milhão e 151 mil almas; a presente nas cidades de 10 a 20 mil habitantes, cêrca de 1 milhão e 167 mil almas; a registrada para as cidades de 20 a 50 mil habitantes, quase 961 mil almas; a concentrada nas cidades de 50 a 100 mil habitantes, quase 803 mil almas; a verificada nas cidades de 100 a 200 mil habitantes, quase 763 mil almas; a das três cidades de 200 mil a 1 milhão de habitantes, quase 973 mil almas; a do Rio e São Paulo, mais de 2 milhões e 777 mil almas.

Tenha-se em conta, para a compreensão dos números acima arrolados, que a população a que se referem é a recenseada nos quadros urbano e suburbano. Curioso comparar, tal como se verifica na Tabela I, para cada unidade da Federação e para cada região fisiográfica do país, a população total recenseada e a população citadina, tendo ao lado as respectivas percentagens. A simples leitura do quadro dispensa outras considerações.

VILAS

Se, por extensão, considerarmos a população agrupada nas vilas como população urbana, então a distribuição demográfica do país, sob êsse aspecto, sofrerá ligeiro adensamento, no sentido da população urbana. E isto porque, de acôrdo com os dados do censo de 1940, concentravam-se nas vilas 1.987.749 habitantes assim especificados, por unidade da Federação:

Acre	123
Amazonas	5.019
Pará	45.457
Maranhão	12.648
Ceará	119.006
Rio Grande do Norte	24.107
Paraíba	95.661
Pernambuco	120.337
Alagoas	41.017
Sergipe	7.083
Bahia	231.687
Minas Gerais	388.707
Espírito Santo	40.467
Rio de Janeiro	274.335
São Paulo	237.174
Paraná	48.454
Santa Catarina	75.487
Rio Grande do Sul	160.929
Mato Grosso	24.043
Goiás	36.008

CENTROS ECONÔMICOS

Linhas acima, quando nos referimos à população dos municípios sedes das diversas Unidades da Federação, em 1944, o fizemos para que se tornasse mais expressiva a comparação com os resultados dos censos anteriores ao de 1940. Aquêles elementos, contudo, pouco nos poderão dizer do êxodo rural, em tôda sua ampla significação. Isto porque, no Brasil como em todos os países do mundo, os que emigram sempre procuram os meios que lhes oferecem melhores condições de vida e de trabalho, as cidades ou zonas em que se tornem possíveis sua fixação e sua ocupação. Acontece que, no caso brasileiro, muita vez a capital do Estado ou do Território não é seu maior centro econômico ou seu único centro econômico.

O simples arrolamento das cidades do Brasil que, em 1940, possuíam mais de 20 mil habitantes permite verificar que muitas delas não são capitais, muito embora sejam mais importantes do que a maioria das capitais. Damos abaixo a relação dessas cidades, à margem a população recenseada tal como consta do "Anuário Estatístico do Brasil":

Santos	158.774
Campinas	78.914
Juiz de Fora	72.380
Santo André	62.978
Pelotas	62.674
Campos	52.677
Rio Grande	50.340
Sorocaba	48.594
Ribeirão Prêto	47.891
Petrópolis	46.823
Santa Maria	39.492
Campina Grande	34.343
Uberaba	33.786
Bauru	33.418
Piracicaba	32.483
Olinda	31.915
Bagé	31.763
Jundiaí	29.891
Ponta Grossa	29.864
Araraquara	28.267
Taubaté	28.070
Livramento	27.048
Marília	24.794
São Carlos	24.763
Caruaru	24.633
S. José do Rio Prêto	24.335
Joazeiro do Norte	23.761
Rio Claro	23.586
Campo Grande	23.460
São João del Rei	22.912
Parnaíba	22.571
Uberlândia	21.862
Uruguaiana	21.774
Franca	21.022
Nova Iguaçu	20.854

Qualquer uma dessas cidades era mais importante, em 1940, do que Cuiabá, capital de Mato Grosso, e do que Goiânia, capital de Goiás.

ESTIMATIVAS

Em que medida cresceram as cidades brasileiras, ou melhor, a maioria das cidades brasileiras, depois de 1940? Isto sem dúvida constitui uma interrogação a que apenas o censo de 1950 irá responder plenamente. Mas, enquanto isso, a imaginação pode ser

convidada a trabalhar. A pobreza dos dados do registro civil, no Brasil, se alia a inexistência de elementos sôbre as migrações interiores. Em consequência, as estimativas oficiais de população, quer sejam para Estados ou Municípios, quer sejam para cidades, só poderiam ser, como de fato são, calcadas nos coeficientes verificados no último recenseamento.

Êsses coeficientes, contudo, devem de se afastar largamente da verdade, se aplicados à maioria das cidades do país, especialmente as do litoral, as do centro e as do sul. Um exemplo pode ser oferecido, nesta conjuntura, o de Belo Horizonte. De acôrdo com os cálculos oficiais, Belo Horizonte deveria ter, em 31 de dezembro de 1947, menos de 246 mil habitantes. Isto para o município, porque a cidade deveria ter apenas 206 mil. Ocorre, porém, que, no transcurso do cinquentenário da fundação da capital mineira, um censo predial e populacional ali foi realizado.

CAUSAS DO ÊXODO

Que razões poderosas hão de estar influindo tão intensamente na aceleração, por todos proclamada, do rítmo do êxodo rural? Os estudiosos do problema dividem essas razões em dois grandes grupos: as de ordem estrutural e as de ordem conjuntural. As de ordem estrutural são por demais conhecidas, e na mensagem dirigida pelo Presidente da República ao Congresso, em março do ano findo, puderam ser sintetisadas numa única conceituação — a alta concentração da propriedade territorial. Os achaques que comprometem a organização agro-pecuária do Brasil, desde o período colonial, encontram na alta concentração da porpriedade territorial seu índice mais significativo. Dêle decorre o fenômeno oposto: o fracionamento excessivo da terra. Ambos impossibilitam a fixação racional do homem ao solo, e o expõem à atuação das fôrças conjunturais.

As fôrças conjunturais responsáveis pelo êxodo rural encontram no deslocamento do eixo da produção seu índice mais significativo. Êsse deslocamento se fêz em dois sentidos, ambos subordinados às exigências da guerra: no sentido do abandono dos gêneros alimentares pelas matérias primas de valor estratégico, e no sentido do abandono dos gêneros alimentares pelos produtos manufaturados.

Não resta dúvida que o maior desfalque de trabalhadores sofrido pela lavoura verificou-se na dos gêneros alimentares, e aí vemos o estancamento, senão a redução, do volume físico da produção dos alimentos básicos. A maioria dêsses braços aptos buscou as grandes cidades, onde se concentram as grandes indústrias que requerem grande número de operários. Razoável porção, contudo, atirou-se ao plantio e à extração de matérias primas valiosas, geralmente nas zonas próximas a portos de embarque e a grandes centros industriais.

Somente Volta Redonda, por exemplo, possui hoje população maior do que a de todo o Município de Barra Mansa, em 1940. Santo André funciona agora como um verdadeiro bairro industrial da cidade de São Paulo.

O crescimento da cidade do Rio de Janeiro na direção do interior fluminense faz com que Duque de Caxias e Nova Iguaçu mais pareçam subúrbios cariocas do que cidades independentes do Estado vizinho.

Em fim de 1946, avaliava-se como da ordem de 10 mil o número dos trabalhadores paulistas que abandonavam o campo pelas cidades industriais, todo mês. Os navios que vêm do norte e do nordeste carregam continuamente muito mais gente do que a que vai daqui para lá. Em consequência, pode-se inferir que o êxodo agora adquiriu um novo sentido, além daquele rural-urbano: o sentido das pequenas para as grandes cidades. E as tradicionais migrações interiores, de nordeste e do leste para o sul, o norte e o centro-oeste, não estão atingindo apenas as populações rurais, e sim também as populações urbanas.

POPULAÇÃO TOTAL E DAS CIDADES DO BRASIL, SEGUNDO AS UNIDADES DA FEDERAÇÃO E REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1-IX-1940

TABELA I

UNIDADES DA FEDERAÇÃO E REGIÕES FISIOGRÁFICAS		Total	Citadina	% da citadina sôbreo total
NORTE				
Acre		79 768	14 015	17,6
Amazonas		438 008	99 770	22,8
Pará		944 644	241 408	25,6
NORDESTE				
Maranhão		1 235 169	172 904	14,0
Piauí		817 601	124 197	15,2
Ceará		2 091 032	356 022	17,0
Rio Grande do Norte		768 018	140 141	18,2
Paraíba		1 422 282	215 741	15,2
Pernambuco		2 688 240	667 471	24,8
Alagoas		951 300	188 109	19,8
LESTE				
Sergipe		542 326	159 158	29,3
Bahia		3 918 112	705 884	18,5
Minas Gerais	(1)	6 736 416	1 304 333	19,7
Espírito Santo	(1)	750 107	116 541	15,1
Rio de Janeiro		1 847 857	418 866	22,4
Distrito Federal		1 764 141	1 519 010	86,0
SUL				
São Paulo		7 180 316	2 930 937	40,8
Paraná		1 236 276	253 818	20,5
Santa Catarina		1 178 340	178 230	15,1
Rio Grande do Sul		3 320 689	873 557	26,3
CENTRO — OESTE				
Mato Grosso		432 265	104 684	24,2
Goiás		826 414	106 102	12,8
RESUMO — Norte		1 462 420	355 193	24,3
RESUMO — Nordeste		9 973 642	1 864 585	18,7
RESUMO — Leste	(2)	15 625 953	4 223 792	27,0
RESUMO — Sul		12 915 621	4 236 542	32,8
RESUMO — Centro — Oeste		1 258 679	210 786	16,7
BRASIL		**41 236 315**	**10 890 898**	**26,4**

FONTE — Serviço Nacional de Recenseamento.

(1) Excluída a população da Região da Serra dos Aimorés, território em litígio entre os Estados de Minas Gerais e Espírito Santo. — (2) Incluída apopulação da Região da Serra dos Aimorés.

Café-Rei Periclitante

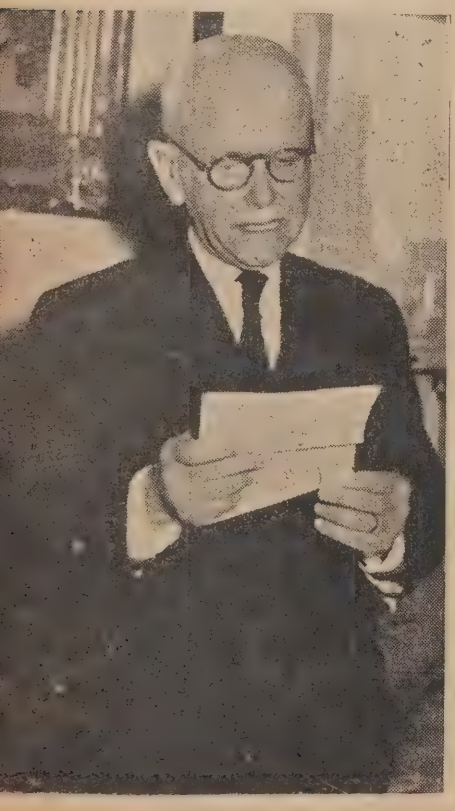
Diner Sout Alegre

Depois de ter realizado a 2.ª Mesa Redonda do Algodão — a primeira, que teve lugar em 1946, foi promovida pelo O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — a Sociedade Rural Brasileira, contando com a cooperação do seu Instituto de Economia Rural, de São Paulo, promoveu a 1.ª Mesa Redonda do Café. Nas instalações comuns àquelas duas entidades reuniram-se produtores e técnicos, representando a atividade privada e os serviços do Estado, destacando-se dentre êstes o Instituto Agronômico de Campinas e o Instituto Biológico; os trabalhos, instalados a 5 de junho próximo passado, se prolongaram até o dia 8, desdobrando-se em reuniões plenárias e de comissões, pela manhã, à tarde e à noite. O que deveria ter sido uma simples mesa redonda transformou-se realmente num congresso, onde foram debatidos os assuntos que neste momento mais de perto interessam à economia cafeeira.

Honrado com um convite pessoal e incumbido de cobrir aquêle acontecimento para O OBSERVADOR, reúno nas páginas que aqui começam os pontos mais relevantes, a meu ver, de quantos foram levados a debate. As numerosas conclusões aprovadas na sessão de encerramento estão sendo encaminhadas ao Poder Público, a título de sugestões para a definição de novas bases à política econômica e de defesa do café.

Dentre todos os resultados obtidos, porém, julgamos mais importante a polarização da grande classe no sentido de se unir em tôrno de uma entidade que não seria não sòmente de política econômica, mas de fomento à cultura, pela renovação dos métodos de trabalho rural, e, completando o quadro, pela formação de uma legítima consciência rural. No espírito conservador que preside aos destinos da Sociedade Rural Brasileira, a cuja frente se encontra atualmente o Dr. Raul da Rocha Medeiros, e do Instituto de Economia Rural, presidido pelo Dr. Francisco Malta Cardoso, assistidos pela ação dinâmica do Dr. Alberto Prado Guimarães, a Mesa Redonda do Café concretizou a capacidade de realização das classes rurais brasileiras, dando mostras à larga do quanto é possível realizar, em matéria de discernimento dos problemas, quando se põe de parte o individualismo para se apreciar e analisar os fatos segundo o interêsse coletivo da classe e o superior interêsse da Nação.

RAUL ROCHA MEDEIROS, presidente da Rural.



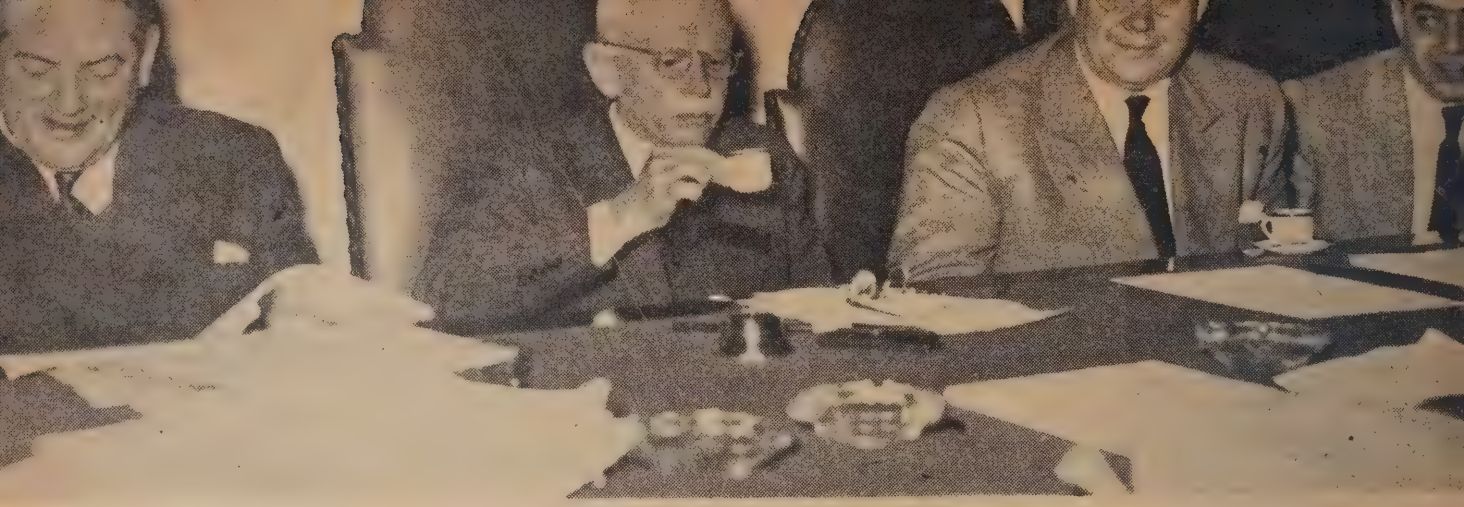
MALTA CARDOSO, presidente do Instituto de Economia.

PRADO GUIMARÃES, dinamizador de mesas redondas.

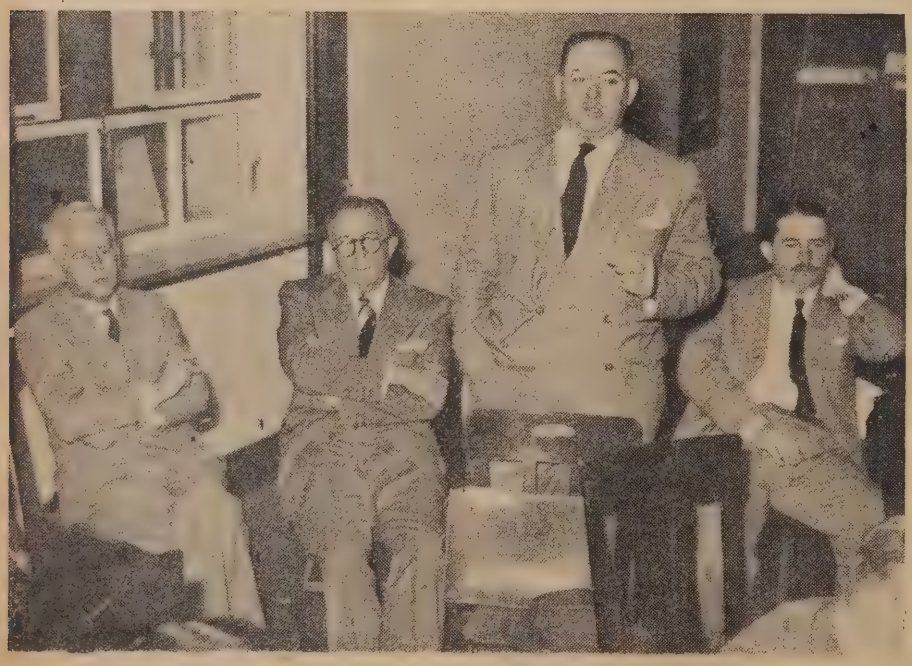
A Mesa Redonda do Café teve grande solenidade na instalação e no encerramento. Compareceram à primeira sessão homens do porte de Teodureto Camargo, Melo Morais, além de membros da bancada de São Paulo na Câmara Federal e de deputados à assembléia legislativa estadual.

A broca do café foi um imigrante indesejável que chegou ao Brasil por volta de 1913, introduzida em sementes importadas do Congo Belga e, possìvelmente, de Java. Seus estragos e prejuízos, porém, sòmente vieram a aparecer em larga escala em 1924. Desde então vem sendo travada luta intermitente contra êste pequenino inseto, armado na sua carapaça preta. Comissões têm sido nomeadas para estudar os meios mais práticos e eficientes de combatê-lo; a ação, porém, tem sofrido os efeitos das reticências tão comuns nos canais burocráticos e não tem sido raro que o esfôrço de um ano seja eliminado pelo relaxamento do ano seguinte. No comêço foi a vespa de Uganda a arma utilizada, mas logo ficou provada a sua pouca eficiência. Acompanhando a evolução da arte bélica, o método apontado hoje como salvador é o polvilhamento dos cafezais por meio de helicópteros, já praticado em São Paulo. Enquanto as máquinas terrestres polvilham à razão de 4.000 pés de café por dia, as máquinas aéreas podem povilhar até 40.000 por hora, de acôrdo com experiências ùltimamente realizadas.

Deve-se a êste pequenino porém renitente inimigo, sem dúvida, a polarização da família cafeeira em torno das reuniões promovidas pela Sociedade Rural Brasileira e pelo Instituto de Economia Rural, em São Paulo, nos comêços de junho próximo passado. E tão grande vem sendo a sua influência no espírito dos cafeicultores que não faltou à 1.ª Mesa Redonda do Café, inclusive, uma tese onde se propunha a criação de um Conselho de Defesa Sanitária Vegetal, que não obstante o largo plano de ação preconizado, deveria no fundo ser apenas, uma espécie de estado maior geral na ação contra a broca. Em todos os assuntos trazidos a plenário, compreendendo várias dezenas de indicações, insinuava-se, objetiva ou subjetivamente, a ação perniciosa da praga, cujas fecun-



Um vespertino bandeirante — "A Gazeta" — publicou uma charge onde um popular perguntava a outro: "Que fizeram os participantes da Mesa Redonda?" E outro respondia: "Tomaram um cafèzinho..." Mas a realidade foi bem diferente. Os debates tiveram um caráter eminentemente prático e as resoluções aprovadas na sessão de encerramento assim o atestam.



didade e longevidade, no Brasil, vão além de tôdas as expectativas.

Sòmente se conhecendo os prejuízos que ela vem acarretando se pode compreender que um problema dêste chegasse a assumir as características da obcessão: há regiões em que pelo menos 60% da colheita começada em maio foi posta fora de comércio, além de percentagem significativa de cafés cuja qualidade se inferiorizou. De uma fazenda — "Palmeiras" — citamos êstes dados: enquanto em 1946, 80% dos cafés puderam ser remetidos tara Santos, pela sua qualidade, em 1947 a percentagem caiu para 55%. As exportações de 1946 representaram Cr$ 7.257.800,00 e, os cafés baixos, Cr$ 861.300,00, dando o valor de Cr$ 79,80 por alqueire de café. Em 1947, os cafés exportados dão Cr$ 2.475.000,00 e os cafés baixos, Cr$ 900.000,00, representando o valor por alqueire apenas Cr$ 36,80.

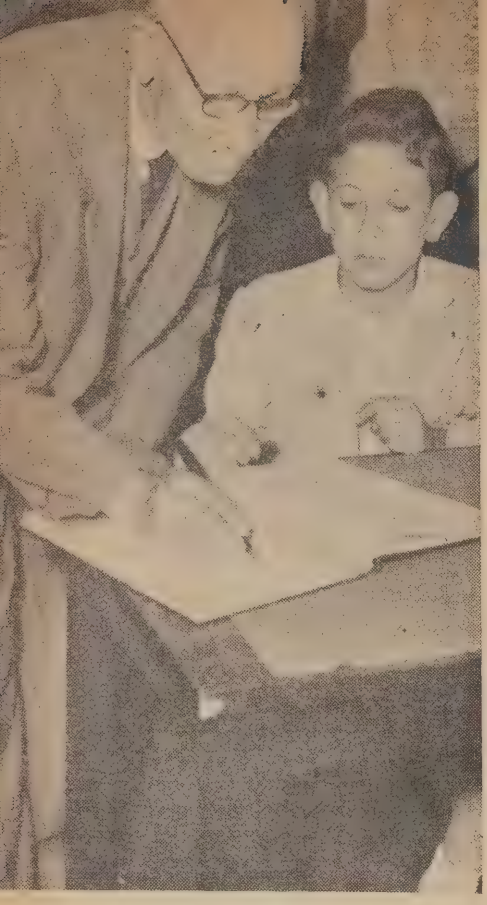
Nestas condições, o dilema em face do qual se encontram os cafeicultores de São Paulo, é de certo modo análogo àquele que foi estabelecido entre o Brasil e a saúva: ou São Paulo liquida a broca, ou a broca liquida o café. Em têrmos econômicos São Paulo é o café. O café, aliás, é a própria base sôbre que se estrutura a economia brasileira no que respeita ao comércio exterior. Se, hoje em dia, a participação da rubiácea nas nossas exportações já não se processa na ordem de 75,80%, tal como acontecia em 1924, é verdade que ocupa,

ainda o primeiro lugar entre os mais importantes produtos que compõem o quadro de nossas vendas, com perto de 40%, ao passo que o segundo colocado, o algodão em rama, não chega aos 15%.

Em face dos prejuízos causados pela broca, sentem os produtores de café de São Paulo a necessidade de se unirem para combatê-la com a intensidade que se faz necessária. Tem sido modesta a atuação do Govêrno Federal neste particular, bastando dizer que os recursos que deveriam ter sido utilizados até fins de abril, em comêços de junho não se achavam desembaraçados dos ministérios da Agricultura e da Fazenda. No âmbito estadual cumpre pôr em relêvo a atuação dos técnicos do Instituto Biológico, que definiram os meios de eliminação sistemática, meios êstes parcamente utilizados pela carência de recursos financeiros e técnicos. Conforme declaração que ouvimos de um técnico de Biologia, sr. Carlos Seixas, "tudo se resume agora em aparelhamento" e êste é, em última análise, o helicoptero, que na sua tarefa emprega como inseticida o B. H. C. (hexacloreto de benzeno).

Mas, além do processo de polvilhamento, outras medidas estão sendo postas em prática. Aquêle produz resultados quando praticado antes da colheita, no período em que as cerejas começam a madurar e oferecem campo propício à praga. Depois da colheita vem uma outra etapa: a do repasse; tendo esta como finalidade eliminar todo fruto que haja ficado na árvore ou mesmo caído no solo e que permita à broca o ambiente desejado para sua permanência e proliferação, atingindo esta, no Brasil, á média de 33 ovos e tendo o inseto, aqui um cíclo de vida de 118 dias. O antigo processo de plantio em touceiras (vários pés numa mesma cova) causa sérias dificuldades ao repasse, sendo natural a ficada de frutos brocados que, na

Assim foi composta a mesa diretora dos trabalhos na sessão do encerramento, presidida pelo Dr. Salvador de Toledo Artigas, Secretário da Agricultura, que declarou ser, antes de homem político, um lavrador, e, mais do que isto, lavrador de café.



futura colheita, servirão de bases irradiadoras para o indesejável bichinho.

Falando perante a Mesa Redonda, o sr. Caio Simões, presidente da Associação dos Lavradores de Café, teve oportunidade de dizer: "A broca está na razão inversa da prosperidade cafeeira: quando o café caiu, veio a broca; agora, vamos combatê-la, e se o café (e isso fatalmente acontecerá se não forem tomadas medidas salvadoras) cair novamente, a broca tomará, então, conta definitivamente de nossa principal riqueza". A crermos nisto, o surto que ora põe em pânico os produtores é fruto de uma crise de "higiene", surto êste que vem surpreender a cafeicultura com maior virulência justamente quando está feito o equilíbrio entre a produção e o consumo e quando o mercado brasileiro se acha em face de excepcional oportunidade para ampliar os seus fornecimentos a outros países.

As consequências da broca se refletem na qualidade do produto, limitando o volume dos cafés de tipos mais elevados e criando u'a ameaça para o comércio exportador, qual seja o do trancamento dos mercados mundiais para o nosso produto, como ainda recentemente aconteceu no Egito. O perigo maior, porém, está no mais importante mercado de que dispõe o café brasileiro: os Estados Unidos. Em face das suas leis de defesa sanitária-vegetal, poderemos, de um momento para outro, fechar os portos ao nosso produto.

O SOMBREAMENTO

Dentre os problemas de cultura, o sombreamento foi aquêle que mais próximo esteve da notoriedade da broca, suscitando vivas controvérsias e terminando, finalmente, por uma demonstração de sua eficiência, numa fazenda situada no município de Caçapava. Coube ao sr. Joaquim de Barros Alcântara, logo na primeira reunião plenária, trazer o assunto a debate.

Na tese que leu e defendeu com segurança, deu como fator do desaparecimento da lavoura cafeeira a falta de "humus" natural da terra e o fato de o café despolpado encontrar melhor aceitação. Para correção dos dois fatôres negativos, recomenda o sombreamento dos cafezais pelo ingazeiro e oferece, como testemunho do que se pode obter por êste meio, a sua própria cultura.

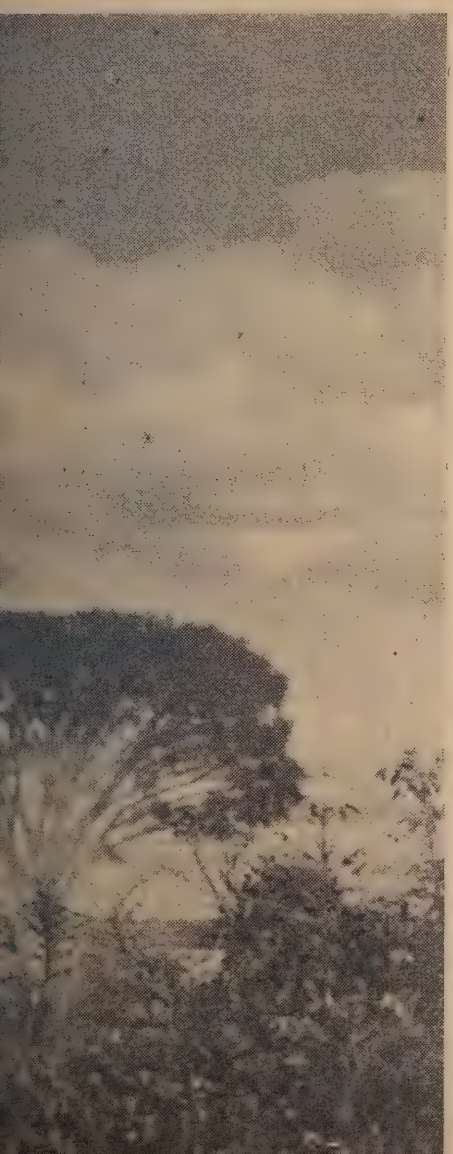
Em sua opinião a lavoura cafeeira desaparecerá dentro de seis anos, pois já não temos matas capazes de constituirem reservas florestais. "Se se compararem as estatísticas, inferir-se-á que a exportação brasileira está como que estacionária há cêrca de 15 anos, enquanto os outros produtores aumentam suas vendas. Sendo os cafés estrangeiros despolpados, de melhor aceitação daí se infere dever o Brasil produzí-los — e para isso — é necessário o sobreamento". Levando mais longe suas declarações, o sr.

Diàriamente, cêrca de uma centena de convencionais assinavam o livro de presença. Mas imediata, em todos os dias de trabalho, foi a "broca", que é neste momento o inimigo fia abaixo vê-se um helicóptero trabalhando na pulverização de cafèzais e, ao lado, uma destrutivo dos bicharocos: no oval, ao centro, um galho com cerejas atacadas; em cima,

Barros Alcântara afirma que o sombreamento será sempre de resultados positivos em tôda a área produtora dos chamados cafés duros, de gôsto "Rio", compreendendo a faixa entre o oceano e a montanha, desde o Paraná até o Espírito Santo.

Se as discussões em torno da broca indiciavam a importância que iria assumir o debate sôbre a recuperação do café, de modo a assegurarmos a posição privilegiada que há mais de um século desfrutamos no mercado internacional do produto, as controvérsias em torno do sombreamento abriram mais largas perspectivas para o tema, que passou a ser uma espécie de elemento dominante, presidindo por assim dizer a todo o conjunto de teses. Já a própria tese do sr. Barros Alcântara fazia alusão à falta

o grande assunto, a grande preocupação número um da cafeicultura. Na fotogra- impressionante demonstração do trabalho café brocado, e, em baixo, café são.



O sombreamento dos cafèzais foi um outro assunto em permanente ordem do dia. O cliché acima reproduz um trecho de cafèzal sombreado com ingazeira. A maceração e o entulhamento do café foram métodos de beneficiamento condenados, pois que concorrem para o aumento da acidez, pela fermentação.

de "humus" natural e se referia à estagnação das vendas para o exterior.

O primeiro destes aspectos surgiria de forma impressionante do Relatório da Comissão do Reerguimento da Lavoura Cafeeira, comissão esta composta por técnicos da Secretaria da Agricultura, que tiveram um papel destacado em tôdas as reuniões da Mesa Redonda.

Se na safra passada, conforme dados oficiais, o prejuízo causado pela broca foi da ordem de 700.000 sacas apenas na produção de São Paulo, na presente safra, conforme estimativas, ascenderá, computando-se a quebra do rendimento das colheitas e desvalorização dos tipos, a 1.300.000 sacas, ou sejam 730 milhões de cruzeiros ou, ainda, 40 milhões de dólares. Mas se êste prejuízo pode ser ràpidamente reduzido e até mesmo eliminado em colheitas futuras, mediante um trabalho constante, seguindo os métodos já preconizados, o mesmo não acontece com relação ao empobrecimento da terra e a erosão. No Relatório em apreço está citado que, conforme estudos realizados em solos tipo "massapê" e "salmourão", verificou-se que, passando de virgem a depauperado ou erodido, a matéria orgânica desceu de cerca de 92%; as bases decresceram de 93%; e a acidez nociva aumentou de 60%.

Mais grave, porém, é o que acontece à terra roxa, que quando nova ou virgem, possui propriedades físicas não demonstradas por qualquer outro tipo de solo. Foi a terra roxa quem habilitou São Paulo a se tornar no maior centro cafeeiro do mundo, graças à sua fertilidade. Análises feitas em diversas zonas com solos dêsse tipo permitiram aos técnicos estipular em "valor moeda" a perda dos fertilizantes que existiam no estado de virgem para chegar a terra a ser tida como cansada. Diz o estudo a que nos reportamos:

"Considerando a transição do solo virgem para cansado, verifica-se o seguinte declínio em elementos fertilizantes, por alqueire .... (24.200m2) e espessura de 35 cm.:

	Solo Virgem Kgs.	Solo Cansado Kgs.
Matéria orgânica	412.000	26.000
N total	11.000	1.400
CaO trocável	20.000	900
K 20	1.400	115
P 205	1.600	600

Calculando o cálcio, potássio e fósforo e 1/10 de azôto acima referido, forma de adubos mais comumente aplicados entre nós, obteremos. (Vide Tabela I)

Calculando a desvalorização do solo somente pela perda dêsses quatro elementos químicos, e considerando os preços dos adubos há um anos atrás, teremos: (Vide Tabela II)

Isso, sem levar em conta a matéria orgânica e as propriedades físicas do solo, que são de inestimável valor.

Sòmente a título de curiosidade, e a fim de se ter idéia da desvalorização dos solos em estudo, vamos dar o valor ínfimo de Cr$ 200,00, à tonelada dessa matéria orgânica, pode-se dizer refinada, e, então, teremos apenas Cr$ ..... 80.000,00, que somando à parte mineral, chegamos pràticamente à cifra de Cr$ 95.000,00 de desvalori-

TABELA I

	Solo Virgem Kgs.	Solo Cansado Kgs.
CaCo3 (calcáreo)	35.000	1.600
K 203 (cinza a 20% K 20)	2.500	575
P 205 (superfosfato)	8.300	3.300
NaNO3 (salitre)	7.300	1.000

TABELA II

Calcáreo a Cr$ 100,00 a ton.	Cr$	3.300,00
Cinza a Cr$ 420,00 a ton.		2.730,00
Superfosfato a Cr$ 800,00 a ton.		4 000,00
Salitre a Cr$ 900,00 a ton.		5.670,00
TOTAL	Cr$	15.700,00

zação por alqueire de "terra roxa legítima", que passará de virgem, para cansada e erosada".

Êste é, em suma, o resultado de uma agricultura nômade, cujo futuro está sempre num novo talhão de terra virgem, coberta de mata, que está lá adiante. Depois de uns poucos séculos desta prática, estamos nos reduzindo, sistemàticamente, à condição de um país de desertos. Ao contrário da broca, a correção do desgaste pelo uso inconsiderado da terra e consequentemente da função macabra da erosão, é tarefa para ser cuidada a longo prazo e de maneira permanente. Pela natureza do seu custo, não pode, sequer, ser empreendida apenas pelo particular; nela deve intervir o Govêrno. Nos Estados Unidos, onde o combate à erosão é levado a sério, o govêrno despendeu, com o pagamento de prêmios a lavradores que executam trabalhos de conservação do solo, somente em 1947, soma equivalente a Cr$ .... 4.800.000.000,00 — QUATRO BILHÕES E OITOCENTOS MILHÕES DE CRUZEIROS.

No seu plano de reerguimento da lavoura cafeeira os técnicos da Secretaria da Agricultura expuseram, inclusive, um plano de conservação do solo, incluindo um plano de prêmios que seriam pagos anualmente, depois de verificados os trabalhos realizados, devendo êstes prêmios corresponderem a uma parte das despesas efetuadas. E tão importante problema não pode ser encarado de outra maneira, de vez que as medidas preconizadas para conservação do solo somente são

Flagrante de uma comissão de estudo de teses, vendo-se, sentados, os Drs. Raul da Rocha Medeiros, presidente da Sociedade Rural Brasil, e Alceu Martins Parreiras, presidente da Associação Comercial de Santos; de pé, os Srs. Mário Cabral Junior e Alberto Prado Guimarães, o primeiro, técnico em questão de transporte ferroviário, e o segundo, presidente da União dos Lavradores de Algodão e secretário do Instituto de Economia Rural.

econômicas em um longo prazo e a sua aplicação pode envolver uma imediata diminuição de renda ou um aumento de custeio, como bem acentuou o Sr. Mário Penteado de Faria e Silva, ao relatar a tese que, a respeito, apresentou o engenheiro agrônomo José P.nto Pupo.

POSIÇÃO ESTACIONÁRIA

Ramalho Ortigão, estudando a influência do café na economia e nas finanças nacionais, acentua que durante quarenta e cinco anos decorridos de 1839 a 1884, a riqueza exportada do Brasil, em café, aumentou sucessivamente na razão de 1 para 6, tomado o valor papel. Se computarmos o valor ouro é possível que cheguemos a outra conclusão. A partir da época em que os valores do nosso comércio exterior passaram a ser dados também em libra esterlina, é fácil lograr um quadro mais claro. Assim, de 1902, o valor apurado pelo café negociado foi expresso em ..... 180.686:000$00 ouro para, cinco anos depois, em 1907, atingir .... 253.858:000$000; em 1912, eleva-se aos 413.849:000$000. A progressão em que aumentou o rendimento é, pois, expressão de 2 1/4 em dez anos e corresponde à proporção de 1 para 10 no prazo de 35 anos acima considerado. Não é de estranhar, por conseguinte, que a sorte da economia nacional, desde muito cêdo, fôsse uma dependência da própria sorte do café, que, podemos dizer, substituiu o ouro na relação com a moeda.

Tornara-se o café no mais expressivo lastro do mil réis, desde que, no terceiro quartel do século dezenove, o Brasil assumiu a liderança do seu mercado mundial. No período de 1870 a 1879, produzimos 49,09% do café consumido no mundo e, no decênio seguinte, deu, já 56,63%. No período de 1870 a 1871 a exportação cafeeira atingiu a 50% da produção mundial. Daí por diante assistimos à sua marcha, podendo, através das linhas de um gráfico, discernir, com os olhos e o raciocínio fitos no café, os momentos de depressão ou progressão econômica. Se, com o dinheiro fabricado pelo primeiro Banco do Brasil, fizemos a Independência, foi com o dinheiro feito pelo café que erigimos o próprio Brasil, em tudo quanto hoje possuímos de mais marcante e definido. São Paulo, a maior área produtora, passara a ser termômetro e, dentro de S. Paulo, era o próprio café quem definia as situações.

Nos primeiros anos da era republicana o Brasil produzia cerca de 60% do café do mundo, logrando distribuir a totalidade de suas colheitas entre os países consumidores da época. Produção e consumo mundiais orçavam então por volta dos 11 milhões de sacas e a Europa era o mais importante centro de absorção. Com o "boom" de plantações do comêço do século, em São Paulo, passou o Brasil a produzir, mais ou menos, u'a média anual de 13 milhões.

Orçava então o consumo mundial pelos 17 milhões de sacas, ultrapassando o fornecimento do Brasil de 75% do total das exigências. Esta era a situação em 1906, quando as lavouras novas do Oeste paulista começaram a produzir, provocando o primeiro desequilíbrio realmente sério entre a produção e o consumo. Estávamos, então, ante o que hoje os economistas caracterizam como sendo uma crise de abundância. Eram os cafezais de São Paulo, à época, a maior indústria agrícola do mundo, conforme a expressão de Ferri; mas do que nunca a economia brasileira era o café e, por isto, o Convênio de Taubaté, que reuniu os governos de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, para estudos de medidas salvadoras, sincronizou o interêsse nacional. Ali nascera a primeira política de defesa atuante.

O que então se decidiu — proibição do plantio e retirada do excedente — foi fielmente executado por São Paulo, que chegou a ficar com um estoque de 6 mlihões e oitocentas mil sacas. Buscávamos, por êste meio, o equilíbrio estatístico e esta finalidade foi burlada por que empreendemos o sacrifício sòzinhos, dando aso a que os demais produtores aumentassem suas plantações e a que surgisse um novo "grande" na geografia do café e que é hoje o nosso maior concorrente: a Colômbia.

Foi a providência divina quem veio em nosso auxílio: graças à grande geada de 1918 reconquistamos o perdido equilíbrio. Era todo o ritmo de uma política individualista. Estavamos longe de encetar uma campanha em prol do aumento do consumo, nem ao menos cuidávamos de estabelecer um pôsto de comando para o mercado. De Epitácio Pessoa partiria a advertência: "Produzimos 75% do café que se consome no mundo; e quando um país possui 75% de um produto indeteriorável ou, pelo menos de difícil e morosa deterioração, quando um país produz 75% de um artigo que se disputa nas praças estrangeiras como gênero de primeira necessidade, êsse país, só se não quiser, ou não tiver coragem, deixará de ditar leis ao consumo e sôbre êle lançar as bases de sua prosperidade e sua riqueza". Isto foi dito em agôsto de 1920, quando, tal como agora, viviamos uma situação propícia em todos os sentidos.

Mas, até hoje, não atentamos na fôrça de que dispomos e, por isto, nos torturamos inùtilmente, nas alternativas do mais e do menos. Em vez de oferecermos facilidades aos distribuidores, já então lhes impunhamos restrições, criando em torno dêles o conceito de exploradores que queriam comprar café barato para vendê-lo a preços altos. E' que naquela época como hoje, a política dos preços altos azia o papel de corda, estrangulando o progresso econômico, em benefício de lucros imediatos. Enquanto assim agiamos, os concorrentes manobravam o mercado com tôda largueza, valendo-se das restrições aqui em vigência para conquistarem terreno que tradicionalmente nos pertencera.

Veio esta prática até 1929. Então, tudo quanto havíamos represado desabou sôbre nossa própria cabeça, quando cafés financiados a Cr$ 100,00 foram negociados a menos de 50%, comprometendo-se assim a situação financeira dos lavradores e do próprio país. As primeiras advertências, sôbre o desastre em perspectiva, chegaram em comêços de 1927. Viria a crise, novamente, dizia-se, segundo uns, motivada pelo plantio excessivo, segundo outros, pela diminuição de capacidade dos consumidores. Havia, porém, outro fator ponderável: era o elevado custo da produção, que vinha aumentando consideràvelmente nos últimos anos, em virtude de árvores velhas, que haviam coberto, já, o seu cíclo realmente econômico. Naquele ano estavam as vistas voltadas para o Noroeste

de São Paulo, onde se processava o mais recente "rush" de plantio, estimulado pela alta dos preços.

Quando se comemorava o segundo centenário da introdução do café entre nós — 1727-1927 — cumpria-se também um legítimo ciclo econômico para o produto, partindo de 1906, ano em que sob as maiores agitações fôra firmado o Convênio de Taubaté. Data, do ano do segundo centenário, o segundo Convênio. Era aquêle um grande ano. Depois dos golpes baixistas de 1928, foi em 5 de setembro de 1929 que se fizeram sentir os primeiros indícios da depressão, quando circulou a notícia de que as agências bancárias do interior não descontariam mais saques sôbre qualquer firma santista, o tradicional centro exportador de café. Avolumaram-se os comentários e o café começou a derrocar. Ao terminar 1929 a crise atingia os outros produtos fundamentais da economia brasileira, a indústria tinha parte de suas fábricas fechadas. Às reduções de 35 a 40% no preço do produto, corresponderam idênticas nos salários. Em 1930 — outubro — veio a Revolução que pôs por terra a primeira República e tornou-se patente acreditar que o autor da arremetida contra o Poder constituído fôra o General Café.

Aí então começou o pior. Chegamos ao D. N. C. que não obstante haver retirado 80 milhões de sacas da circulação não conseguiu o sempre desejado equilíbrio e foi, outra vez, a Providência Divina, quem veio em nosso socôrro, ao impor, no quinquênio de 1940 a 1945, fenômenos climáticos adversos. E' justamente sob os favores dêste equilíbrio que se reúne a 1.ª Mesa Redonda do Café, convocada em São Paulo pela prestigiosa e tradicional Sociedade Rural Brasileira e seu Instituto de Economia Rural. Se há problemas novos, o café no entanto é o mesmo em face das exigências do mundo, mas no Brasil êle, rei por um século da economia, tem sua coroa periclitante. Que será do Brasil sem o café? Esta pergunta ganha repercussão se lembrarmos que o café é o próprio crédito nacional, representando perto de 50% do valor das nossas exportações e sendo, mesmo assim, a mais importante de tôdas as fontes de divisas com que contamos.

Para completar a "mise en point" do assunto, vejamos mais esta outra nuance: Enquanto o consumo mundial elevou-se de 11 milhões de sacas por ocasião da proclamação da República à média anual de 29.900.000 no quatriênio de 1935 a 1938, a produção do Brasil, que em princípios do século era de 12 milhões, atingiu 23.100.000 no quatriênio em aprêço, com um aumento de cêrca de 50%. No entanto, nossos fornecimentos para o consumo mundial, que chegaram a ser de 75 por cento do total, quando êste atingia a 15 milhões, caíram para 57,5%, atingindo 14.687.000, média do quatriênio 1935-38, com apenas mais 2.687.000 do que naquela época, ao passo que se verificara um acréscimo de 11.900.000 de sacas, no consumo mundial, sôbre a época em consideração.

Num pequeno trabalho de um dos mais ativos convencionais — Álvaro de Oliveira Machado — encontramos tôda a síntese da preocupação reinante: só constitui riqueza nacional o café fino. E, definindo os têrmos do problema, expõe: "Em tempos passados produzíamos 70% de cafés finos e 30 por cento de maus cafés. Presentemente essas percentagens inverteram-se: só produzimos 30% de cafés finos e 70% de maus cafés." Não será exagêro dizermos que estamos numa posição em que o melhor caminho será começar outra vez. Comecemos logo, tendo em vista não exclusivamente a quantidade — "antes de 1929 nós nos empanturrávamos de cafés ruíns" — mas sobretudo a qualidade, sem nos esquecermos, porém, conforme advertiu o Sr. Sálvio de Almeida Prado, que cabe a nós impormos o paladar do nosso produto. Não é menos verdade, ainda, que o tomador de café é o grande juiz, não obstante tôdas as misturas que se possa fazer: entre dois cafés, êle poderá sempre discernir o melhor e êste será o de sua preferência, tanto quanto o permita a sua capacidade de aquisição e a constância da oferta.

Não nos podemos furtar a esta realidade e, em nosso abono, vem a confluência de várias teses, que mesmo girando em tôrno de problemas cafeeiros de outro teor, não fugiam à observação de que, para reconquistarmos a posição perdida e mantê-la definitivamente, torna-se preciso cuidar da qualidade. Combate à broca, sombreamento, proteção do solo, custo de produção e os próprios problemas de ordem puramente comercial, não puderam escapulir a esta evidência.

QUALIDADE E CUSTO

A experiência recolhida através do maior entreposto comercial de café no mundo — Santos — ensina que o café de melhor qualidade é facilmente negociável, logrando-se por êle bons preços. Os melhores cafés são os dos tipos mole e estritamente mole e o volume dos mesmos, em nossas colheitas, vem diminuindo em favor dos maus cafés. O fator qualidade, nestas circunstâncias, passa a ser a preocupação maior. Em virtude da política errônea do Departamento Nacional do Café, os nossos cafezais são hoje, em grande maioria, velhos e obedeceram, no seu plantio, a um processo que ora se julga errado: o de touceiras. Cumpre renovar o parque e isto vai se processando em terras novas, especialmente nos rumos do Norte do Paraná, onde está o mais moderno "rush" cafeeiro. Aquêles que, mercê de muita resistência, sobreveram aos embates dos duros anos começados em 1929, nas boas zonas, e que cederam à técnica agrícola o lugar que era previamente ocupado pela improvisação, êstes usufruem os benefícios de sua capacidade. Mas há métodos, nos nossos processos de tratamento e da cultura, que necessitam de ser modificados, e um dêstes é a troca da maceração pelo despolpamento. O preparo do produto representa fator da máxima importância para a melhoria da qualidade. Fora um intenso fomento no sentido de aperfeiçoar os métodos rotineiros de seca nos terreiros, e em tulhas secadeiras, sugere-se uma larga campanha para que se adote, tanto quanto possível, o despolpamento, precedido de um novo critério na colheita, que deve se nortear pelo máximo de "cereja", evitando-se, tanto quanto possível, os "verdes", os "secos" da árvore e principalmente os do chão. Com a adoção destas normas, cuida-se de furtar o café ao processo de fermentação, que naturalmente lhe acidula o paladar.

No que respeita ao custo, disse um dos convencionais: "Sem dúvida, uma das causas da precária situação da lavoura cafeeira reside no aumento constante do custo da produção." Efetivamente não se pode pretender manter concorrência na base de elevados custos, que tiram ao negócio tôda e qualquer elasticidade de mercado; se os altos preços, à base de altos custos, em determinados momentos dão margem a grandes lucros, no instante em que se verifica uma reação no comér-

cio especializado, levam o produtor e o vendedor a grandes prejuízos irremediáveis.

Impõe-se, com urgência, um estudo que permita a definição de responsabilidades no que respeita ao crescente custo da produção, pois somente à sua base será possível cogitar do fator preços. Capítulo dos mais complexos na história cafeeira do Brasil, êste, aguarda ainda uma investigação profunda para que sejam interpretados com isenção de ânimo, os malefícios e benefícios colhidos na política até hoje seguida por nós, na defesa do nosso principal produto. Tal análise será imprescindível, para que nela se possam assentar as linhas mestras da futura política cafeeira.

Um trabalho do Sr. Ruy Miller de Paiva, da Secretaria da Agricultura, deixou estabelecido um caminho para ser seguido numa futura política cafeeira, alertando os males da melhoria dos preços pela diminuição da oferta, que tanto temos praticado. Do seu roteiro, destacamos:

a) — *Facilitando a comercialização do produto* — Esta poderia ser alcançada:

— pela redução da enorme burocracia envolvida nos despachos no interior e embarque para o exterior, resultando daí a considerável redução de pessoal burocrático necessário;
— pela redução de taxas e impostos;
— pela redução do número de intermediários;
— pela redução dos lucros dêstes intermediários que não estão de acôrdo com os riscos, relativamente pequenos, que assumem;
— pela classificação oficial do café, a fim de que o lavrador conheça o valor do produto que vai negociar;
— oferecendo facilidades aos lavradores de armazenar o produto no interior;
— pelo financiamento, evitando que o lavrador necesite dispor do seu produto imediatamente após a colheita.

b) — *Diminuindo os preços das utilidades adquiridas pelo lavrador* — Esta diminuição equivaleria a um aumento nos preços de café, pela maior diferença entre os preços de custo e de venda.

c) — *Melhorando a qualidade do produto* — Existindo grandes possibilidades de São Paulo aumentar o volume da produção de cafés finos, compete aos poderes oficiais encetar uma enérgica campanha no sentido, pois com cafés finos alcançaremos melhores preços dando-nos também melhores possibilidades de enfrentar, com sucesso, os nossos principais competidores.

d) — *Intensificação à propaganda do café* — Um vasto campo de ação ainda se apresenta neste particular. Ela conduziria a uma maior procura do nosso produto, o que deverá beneficiar os seus preços.

e) — *Mantendo a regularidade do escoamento das nossas safras* — Esta é indispensável para evitar grandes oscilações de preços em virtude de periódicas discrepâncias entre a oferta e a procura. Para garanti-la, necessário se torna a manutenção, de um organismo controlador, constituído por uma agremiação dos lavradores, cuja ação seria a defesa legítima dos produtos.

Vamos, em outros estudos apresentados, encontrar a concordância para alguns dêstes aspectos. O Sr. Alceu Martins Parreira, presidente da Associação Comercial de Santos, discorreu sôbre o entrave burocrático, destacando em primeiro lugar que o café, um produto essencial para a exportação, está incluído entre os produtos sujeitos à licença prévia. E expôs a seguir o despropósito de papéis exigidos para que se consuma a exportação de um lote de café, seja êle de que tamanho fôr:

Antes do despacho do café, uma casa exportadora tem de preencher, para completar cada operação de exportação, o requerimento relativo à licença de exportação (sete vias) entregando-o à Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil. Além disso é preciso entregar ao D. N. C., em sete vias, a muito discutida declaração acêrca do fechamento do contrato de venda. Só depois é que se inicia a "via crucis" do despacho. Em primeiro lugar, deve ser feita, e endereçada à Fiscalização Bancária, uma Guia de Embarque (9 vias). Segue-se uma Guia de Embarque (5 vias) para a Agência de Santos do Departamento Nacional do Café. Vem depois, uma guia de recolhimento (8 vias) para o Pôsto de Fiscalização da Exportação em Santos, do Serviço de Economia Rural do Ministério da Agricultura. Depois, é necessário um requerimento (2 vias) dirigido ao chefe do Pôsto de Classificação e Fiscalização da Exportação, em Santos, para obter o certificado de Fiscalização da Exportação. Depois vem ainda um requerimento (5 vias) dirigido ao Pôsto de Defesa Sanitária Vegetal, em Santos, seguindo-se a entrega de um requerimento (1 via) ao Assistente da Seção de Vigilância Sanitária Vegetal. Torna-se indispensável, também, o preenchimento de uma fórmula (7 vias) referente ao despacho de exportação do Departamento da Receita da Secretaria da Fazenda do Estado. Além disso, providencia-se a obtenção de uma Guia de Exportação para o Exterior do Brasil, fornecida pela Alfândega (8 vias). E ainda faltam: declaração de marcas para embarques (7 vias), providência relacionada com o Departamento Nacional do Café e a Cia. Docas de Santos; Certificado de Fiscalização da Exportação do Serviço de Economia Rural (5 vias) e declaração endereçada à Fiscalização Bancária (1 via). E' necessário, portanto, só no processo de despacho, o preenchimento de 11 diferentes fórmulas, com o total de 58 vias!

Se isto não é burocracia, vamos jogar fora o dicionário.

O ESCOAMENTO DAS SAFRAS

Dentre os vários problemas de ordem comercial debatidos a maior importância coube, sem dúvida, ao escoamento das safras. Desde muito tempo, a fim de se evitar a pressão baixista de grandes estoques disponíveis, foi fixado um limite para o armazenamento em Santos, na ordem de ..... 2.200.000 sacas. Acontece, porém, que os cafés finos são prontamente vendidos e os cafés inferiores obstroem a entrada de maior volume daqueles. O Sr. Sálvio de Almeida Prado, na tese a que já fizemos referência, tratando do assunto, disse: "A fim de acobertar o mercado dos portos da pressão do excesso de ofertas, faz-se necessário disciplinar seu escoamento, limitando-se o estoque negociável. No entanto, a estagnação dêsse estoque, sem possibilidade de renovação, de acôrdo com a necessidade de exportação, representa sério embaraço ao desenvolvimento das vendas. Tôda mercadoria, para lograr despertar maior interêsse no comprador, necessita ser exposta e ter mais fácil acesso ao mercado.

"O critério de liberação de café e a composição do estoque nos portos devem basear-se nas preferências do comprador, dentro de nossa possibilidade e capacidade em atendê-lo. Se temos as qualidades em percentagens

requeridas por êles, devemos, por nossa conveniência, estabelecê-las na composição do estoque disponível. A fim de corrigir sua atual composição, que mantém permanentemente um resíduo de cafés invendáveis, deve ser estabelecido, desde logo, um regime que permita sua renovação.

"A liberação das safras deve, pois, obedecer ao critério de conveniência da exportação e, consequentemente, da nação e da produção, levando-se em consideração as qualidades de que se compõem e a capacidade de absorção dos mercados consumidores.

"Presentemente, contamos com uma venda de cêrca de 80% de cafés melhores e 20% dos inferiores. Examinada a composição das safras, verifica-se que o remanescente da passada (aproximadamente 2 milhões de sacas) são cafés chuvados de pequena aceitação e a nova safra, ora em colheita, com perspectivas de boa qualidade, devendo o critério a aplicar-se ser fundado no precedente, adotado para o ano a se findar, em 70% da safra 48-49 e 30% da 47-48.

"As chegadas aos portos, e, consequentemente, exposição à venda, estariam mais de acôrdo com a capacidade de absorção dos mercados consumidores, criando a possibilidade de aumento das vendas, levando-se em conta que temos que procurar oferecer sempre as qualidades que os compradores desejam, e não impor uma mercadoria que não consomem. Cada mercadoria tem seu mercado especializado: não se pode oferecer tamancos a quem quer comprar sapatos.

"Quanto maior quantidade de mercadoria se possa oferecer, tanto mais fácil se torna o aumento das vendas, pois a mercadoria em mão dos consumidores é grande elemento para o aumento do consumo."

Resultado dos debates em tôrno do acesso aos portos, foi a deliberação de se recomendar a composição da estocagem, em Santos, na base de 70% de cafés finos para 30% dos inferiores, o que por certo facilitará o mais rápido escoamento e, por outro lado, induzirá os produtores a cuidarem melhor da qualidade.

O Relatório elaborado pela comissão da Mesa Redonda a que foi afeta a questão dos transportes, trabalho que estêve a cargo do Sr. Mário Cabral Júnior, nas suas conclusões, não fugiu à apreciação do assunto, conquanto desse maior destaque, naturalmente, aos assuntos específicos que lhe cabia examinar. São elas:

I — A liberdade de embarque de café, estabelecido nos dispositivos do Regulamento Geral de Transportes e Regulamento de Embarques, atende aos interêsses e conveniências dos produtores, comerciantes e das emprêsas transportadoras do produto.

II — A ordem cronológica dos despachos para a liberação dos cafés nos portos de exportação pode prejudicar, em parte, a qualidade da mercadoria, pois, a pressa em obter a "data do despacho" impede que o produtor apure a qualidade do seu produto. O regime de livre despacho, mas sujeito à divisão em séries diretas e retidas para evitar o inconveniente acima, é assunto que cabe aos cafeicultores resolver. Do ponto de vista do transporte ferroviário os embarques livres, obedecendo à seriação, não apresentam nenhum inconveniente.

III — O café é mercadoria que, pela sua grande massa, percurso, fiscalização a que está sujeito, deve, preferencialmente, ser transportado por ferrovias, emprêsas de navegação marítimas ou fluviais.

IV — O seu transporte pelas rodovias só deve ser normalmente admitido entre fazendas, máquinas de beneficiar e estações de despacho. Emprêsas rodoviárias idôneas convenientemente aparelhadas, sujeitas a mesma fiscalização e responsabilidade das ferrovias, poderiam, entretanto, ser autorizadas a transportar o produto, desde que as condições da via de circulação, qualidade dos veículos e motores colocassem, economicamente, êsse transporte dentro do raio de ação do caminhão, tendo em vista, também o percurso a efetuar.

V — As ferrovias não têm capacidade técnica ou legal para estabelecer a distinção de procedência e classificação dos cafés que se lhes oferecem para despacho, não lhes cabendo, portanto, o direito de recusar qualquer partida que lhe seja apresentada para transporte.

VI — O armazenamento de café exige cuidados especiais contra fatôres de perda ou depreciação, tais como: umidade, ratos, furtos e fogo.

VII — Para evitar parte das consequências dêsses fatôres é de suma importância a melhoria da embalagem do café, que exige sacaria suficientemente resistente.

VIII — Os cuidados necessários ao armazenamento do café assume ainda maior importância quando nas praças marítimas, onde as condições climatéricas não são favoráveis à conservação do produto.

UNIÃO DOS CAFEICULTORES DO BRASIL

Uma tese, quase no final dos trabalhos, agitou a Mesa Redonda, prognósticando a criação de um serviço social para a lavoura em bases "sui-generis". O assunto foi largamente debatido e suas conclusões foram finalmente aceitas como recomendações da Mesa Redonda, aprovadas na sessão de encerramento. O trabalho final, porém, dis-

Banco do Comércio e Indústria do Rio de Janeiro S. A.

RUA DA ALFÂNDEGA N. 30

EDIFÍCIO PRÓPRIO

DEPÓSITOS até Cr$ 100.000,00 4% a/a.

se respeito à necessidade de ser criada uma União dos Cafeicultores do Brasil, a qual deverá ser estabelecida como uma dependência da Sociedade Rural Brasileira — tal como o Instituto de Economia Rural — e terá como finalidade principal reger a política de defesa do produto.

Esta tese, trabalho de uma equipe encabeçada pelos Srs. Alberto Prado Guimarães e Luís de Ulhôa Cintra, representa um cabedal valioso pelo estudo que contém sôbre a importância e a influência do associativismo, combatendo decisiva e abertamente o individualismo que encontra muitos defensores inclusive entre a ala mais conservadora da própria Rural. O documento lido pelo Sr. Alberto Prado Guimarães é, porém, antes de mais nada, uma série auto-crítica, sobretudo quando reconhece que "é uma decorrência dos métodos de exploração canhestra da terra e um dos motivos da formação já não dizemos de cidades mortas, mas de regiões estéreis", porquanto os nossos agricultores "usam a terra como se fôra máquina e arruínam-lhe a fertilidade. A diminuição da produção não lhes permite fixarem-se nela. Tanto é isto exato que nossos agricultores estão sempre à procura de terras novas para substituir as exauridas, ou melhor, as que não têm a mesma produção das novas".

Examina a seguir o papel do crédito e da assistência técnica na labuta agrícola. "Não se pode, no entanto, racionalizar a agricultura sem a influência de vários fatôres, entre êsses avulta o problema do crédito agrícola." E, logo a seguir:

"Sem crédito adequado não é possível colocar ao alcance do produtor os instrumentos (máquinas, adubos, etc.), de que carece. Mas, não é isso o bastante: importa, também, que seja o agricultor capacitado, de utilizar-se dêsses meios de aperfeiçoamento da produção. Donde a necessidade de difusão da técnica, através de órgãos veiculadores das noções agronômicas, suasoriamente, e não pela imposição taxativa do Estado. A assistência técnica, tão apregoada, dificilmente será disseminada sem a formação de condições psicológicas favoráveis. O chamado "fomento" oficial, só por si é tardo e provoca a desconfiança no meio rural."

Sintetisando esta primeira parte do trabalho, temos: a) historicamente, os processos rotineiros de exploração da terra têm perdurado até nossos dias, determinando o esgotamento de sua fertilidade; b) a lavoura cafeeira padrão da agricultura nacional, entrou em franco declínio; c) a restauração dos cafezais se impõe como imperativo da hora presente.

E, daí, conclui:

1.º — a mobilização dos recursos e meios conducentes a êsse objetivo aproveitarão a todos os demais setores da atividade rural;

2.º — a organização da produção rural, na sua complexidade, além das bases técnicas da produção envolve, concomitantemente, a organização comercial, o crédito, a assistência oficial e a mobilização psicológica do próprio lavrador;

3.º — os problemas pertinentes à organização da vida rural vinculam-se uns com os outros e não comportam soluções isoladas.

Partindo destas conclusões, a tese entra no seu mérito: propor uma União dos Cafeicultores do Brasil, a modo do que já existe na Colômbia, agremiação que terá, como finalidade máxima, a formação de uma consciência agrícola, à base de suas conclusões finais:

"Concluindo as nossas observações, fruto de trabalho de equipe, de que somos simplesmente modesto intérprete, e de que é justo destacar-se a colaboração estrênua e prestimosa de Luís Barros de Ulhôa Cintra, e aproveitando esta feliz e profícua demonstração do associativismo que é o próprio substratum da Mesa Redondo do Café, propomos que a Sociedade Rural Brasileira, nomeie uma comissão no sentido de, por meio de:

a) — centros propagadores do ideal associativo a serem fundados em tôdas as regiões cafeeiras;

b) — de constante distribuição de informações e conselhos através de boletins periódicos;

c) — de fornecimento de utensílios imprescindíveis à lavoura e de serviços junto aos poderes públicos, valendo-se de escritório ou organização apropriada;

chegar-se à formação de uma consciência agrícola entre a gente do café, induzindo esta, livremente à arregimentação da classe, sob a égide da união dos cafeicultores paulistas."

BALANÇO

À noite do dia 8 de junho reuniu-se a Mesa Redonda para a sessão de encerramento, sob a presidência do Secretário da Agricultura do Estado, Dr. Toledo Artigas. Decorridos quatro dias de trabalhos exaustivos, podemos verificar que, não obstante os desvios naturais numa reunião dêste tipo, lá estavam muitas indicações de ordem prática e que devem servir ao Govêrno, quer Federal ou Estadual, para a composição de novas diretrizes para a política cafeeira.

E' claro que o mais importante produto nacional, cuja importância decorre precisamente do mercado externo, não pode viver à margem de uma assistência segura e pronta de parte do Poder Público. Os próprios produtores, reunidos em Mesa Redonda, reconhecem esta realidade e oferecem sugestões para o encaminhamento do problema, fazendo inclusive uma revisão de como se procedeu até hoje, selecionando os maus resultados dos bons.

Estamos diante de uma economia que é preciso defender, mas esta deve ser uma defesa que não sacrifique àquela ou a qualquer outra economia: as suas bases devem ser racionais e os seus fins construtivos.

OS ANOS DE "SERVIÇO EXTRA"

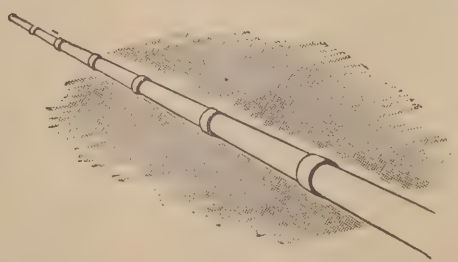
nada lhe custam

TUBOS BRASILIT

são inoxidáveis

A oxidação é o maior inimigo das canalizações metálicas. Provoca o rápido desgaste do material, e exige substituições, reparos e despesas constantes. Elimine de uma vez êstes problemas - e os gastos de conservação - utilizando sempre Tubos BRASILIT de cimento-amianto, totalmente inoxidáveis pela natureza de seus componentes. É uma vantagem importantíssima dos Tubos BRASILIT, que assegura duração ilimitada, e portanto anos de "serviço extra". Não esqueça que o Tubo BRASILIT tambem é:

• Inteiriço • Inalterável Leve • Econômico



Os Tubos BRASILIT são utilizados pelos principais Serviços de Águas do Brasil. Garantem extrema durabilidade, e economia no custo, no transporte, na colocação e na conservação.

BRASILIT

O MATERIAL PARA SEMPRE

S. A. TUBOS BRASILIT

Séde em São Paulo: Rua Marconi, 131 - Fone 4-4127
Filiais: Rio de Janeiro — Porto Alegre e Salvador
Fábricas: São Caetano - S. P. — Esteio - R. G. S.

Arco-Artusi - 1442

AGÊNCIA NO RIO DE JANEIRO

Av. Pres. Antônio Carlos, 201 — 10.º and. Fone 22-7290

A Idade da Técnica no Brasil

E' PRECISO distinguir os limites que, na evolução de um povo, separam o artesanato da técnica. Num país jovem, como é o caso do Brasil, a técnica surgiu em função do desenvolvimento industrial; tendo êste começado em fins do século passado, podemos avançar que a técnica, no Brasil, tem a idade de meio século. As nossas escolas mais antigas — e neste particular podemos nos referir especialmente às de engenharia — não se lançavam pelos caminhos da especialização. Recebemos, neste particular, a preciosa colaboração de estrangeiros, bem como podemos enviar a outros centros educacionais os nossos jovens. Foi com esta geração, e ela data indiscutivelmente do comêço desta centúria, que se lançaram as bases do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de S. Paulo, que hoje constitui um dos mais altos padrões. Dentro em breve o IPT festejará o seu cinquentenário e terá oportunidade de proceder a um balanço dos serviços realizados.

O que importa, realmente, não é apenas fazer os técnicos e lançá-los no meio ambiente; tanto quanto isto, importa também criar o necessário ambiente para o trabalho dêles, de modo a que não se percam no individualismo estéril ou não se tornem inúteis, caindo no marginalismo de outras atividades, alheias àquela para que se preparou o homem.

Somente do esfôrço de equipe é possível ao técnico retirar o melhor de sua formação intelectual e profissional. E' no seio das agremiações que êle leva os seus trabalhos, os resultados de suas observações, de suas pesquisas, para o debate e é dêste debate que sai o trabalho inicial, servido pela experiência de muitos, para o seu mais amplo aproveitamento.

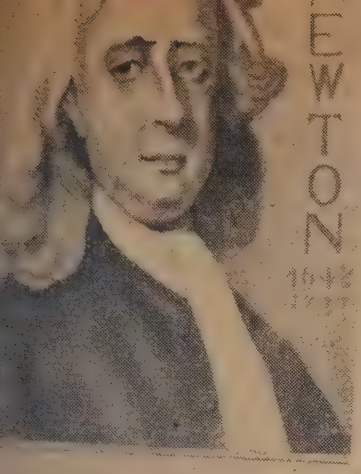
O Instituto de Pesquisas Tecnológicas foi um ponto de partida. Depois dêle veio o Instituto Nacional de Tecnologia; à sua sombra nasceu a Associação Brasileira de Cimento Portland. E foi também à sombra do IPT que nasceu faz poucos anos a Associação Brasileira de Metais, congregando os metalurgistas e as emprêsas dedicadas à indústria metalúrgica de todo o país.

BREVE HISTÓRIA

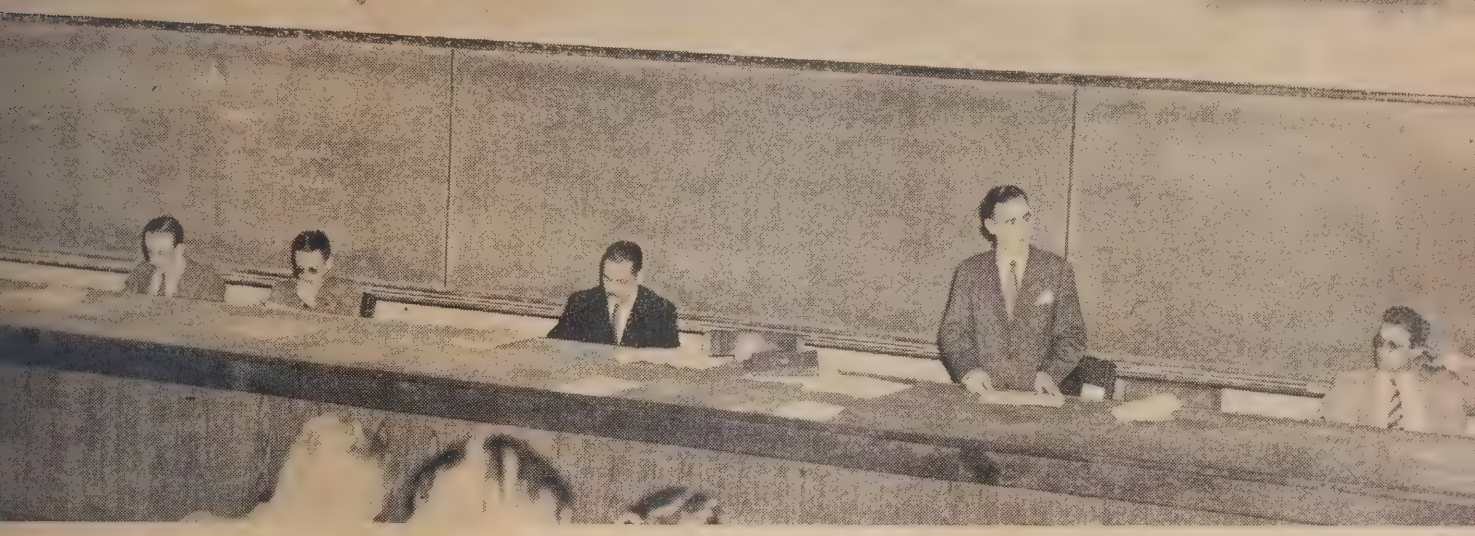
Há cinco anos passados um grupo de metalurgistas do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Volta Redonda se reuniram para fundar a Associação Brasileira de Metais. Era uma instituição que nascia para fins puramente técnicos e que, por isto, viveu obscuramente, durante os primeiros anos, sem que suas atividades viessem a ocupar espaço nos jornais. Não

QUARTO CONGRESSO ANUAL DA ABM

O Quarto Congresso Nacional da Associação Brasileira de Metais, realizado nas instalações da Escola Técnica do Exército, no Rio de Janeiro, contou com a presença de delegações de oito Estados, inclusive de técnicos militares, do Exército e da Marinha.



Sob a invocação dè Newton e Edison, duas das maiores figuras da humanidade, realizaram-se as sessões plenárias e foram pronunciadas duas importantes conferências: uma pelo engenheiro Ari F. Tôrres, sôbre "Alguns aspectos da evolução da técnica no Brasil", e outra pelo Cap. de Corveta Francisco F. Pereira Pinto, do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, sôbre "Aplicações industriais da energia atômica".



é de estranhar, nestas condições, que muita gente tenha ignorado a sua existência, ou descrido do seu futuro. Hoje em dia a ABM reúne no seu seio mais de 600 sócios, entre os quais se contam cêrca de 70 emprêsas do ramo metalúrgico. Tendo, desde o início, contado com o apoio do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, de S. Paulo, junto ao qual instalou sua sede principal, pode a ABM empregar 70 por cento de sua receita de anuidades na divulgação de trabalhos técnicos, que já constituem hoje um acêrvo importante, concorrendo para a formação de uma bibliografia. Já agora a Associação Brasileira de Metais é uma entidade que conquistou um lugar à sombra mercê da seriedade dos seus trabalhos.

Fazendo êste registro, O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO tem a grata satisfação de lembrar que, fora dos círculos metalúrgicos, foi das primeiras publicações que abriu espaço para os trabalhos da ABM, dedicando ampla e bem ilustrada reportagem ao congresso que foi realizado em Volta Redonda, há dois anos passados, sob os auspícios da Companhia Siderúrgica Nacional.

O QUARTO CONGRESSO

Agora vem a Associação Brasileira de Metais de realizar o seu quarto congresso, que teve como sede a Escola Técnica do Exército, na Praia Vermelha. Instalado a 31 de maio, os seus trabalhos se prolongaram até 5 de junho próximo passado, tendo a êle comparecido delegações de São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Estado do Rio, Santa Catarina e Paraná, além de representantes do Distrito Federal, contando com o apoio inclusive das altas autoridades militares.

Dos trabalhos apresentados, foram discutidas 24 contribuições técnicas, perfazendo, com estas, um total de 102 as já debatidas em diversas oportunidades pela Associação; dentre aquelas, cumpre destacar que, no recente congresso, foram estabelecidos os primeiros contatos para a realização de uma classificação e padronização dos gusas nacionais, o que foi feito há muito tempo nos países tecnicamente avançados; está sendo elaborado, também, o primeiro dicionário técnico metalúrgico, com a contribuição de todos os sócios.

No recente conclave, à margem dos debates das teses apresentadas, mereceram especial destaque duas conferências pronunciadas. Uma, por ocasião da instalação solene, a cargo do Dr. Ari Frederico Tôrres, catedrático da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo e que versou sôbre "Alguns aspectos da evolução da técnica no Brasil". Outra, uma conferência de caráter científico, pronunciada no dia 2 de junho, pelo Capitão de Corveta F. Pereira Pinto, membro do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, e que discorreu sôbre "Aplicações industriais da energia atômica".

CONTRIBUIÇÕES APRESENTADAS

A Comissão A-1, presidida pelos Engenheiros Renato Wood e Hildebrando A. Werneck, tendo como membros os Engenheiros João Mendes França, Ernâni de Oliveira, Capitão Euclides Triches e Fábio D. Homem de Melo, estudou três trabalhos: "Das aplicações do forno elétrico de indução à baixa frequência na fundição de ferro", apresentado pelo En-

genheiro Hildebrando A. Werneck; "Cubilôs com ar quente", do Eng. Mauricio Novinsky e "A vasão metálica do cubilô" do Engenheiro Fábio D. Homem de Melo.

A Comissão B-1, presidida pelos Engenheiros Albert M. Scharlé e Amador P. Barbosa, da qual faziam parte os Engenheiros Amaro Lanari Jr., Tibor Kessler, Francisco Nelson Chaves e o Cap. Gerson Gomes de Oliveira, teve em pauta: "Considerações sôbre a redução de minérios de ferro em fornos elétricos", do Engenheiro R. Durrer; "Sôbre o desenvolvimento da sinterização e o emprêgo de minérios de ferro sinterizados", do Engenheiro Erik Brans; e "Sistema de trabalho e eficiência de produção nos trens laminados", do Engenheiro José Rossi Jr.

Na Comissão A-2, dirigida pelos Engenheiros Renato Wood e Eros Orosco, assistidos pelos Engenheiros Francisco J. Maffei, A. H. da Silveira Feijó, Visvaldo Maffei e Cap. Antônio João Dutra, debateu: "Aferição dos pirômetros termoelétricos industriais", tese apresentada pelo Engenheiro Alberto A. Arantes; "Cabos de aço — sua inspeção", do Engenheiro João Gustavo Haenel; "A importância da padronização de análise química na indústria siderúrgica", do Engenheiro Visvaldo Maffei.

Problemas de ordem economica adstritos à metalurgia, foram os que estiveram a cargo da Comissão B-2, presidida pelos Engenheiros Albert M. Scharlé e Vicente Chiaverini e composta pelos Engenheiros Miguel Siegel, Ferruccio Fabriani, Fernando J. Larrabure e Cap. Douglas S. Durão. "Sistema de cálculo para preços industriais de peças fundidas", tese do Engenheiro Manuel A. Morais, foi a primeira debatida, vindo a seguir: "Ante-projeto e estudo econômico de uma fundição semi-mecanizada para ferro fundido", do Engenheiro João Mendes França, com a colaboração dos Engenheirandos David L. Schawartsman, Egon Schmiegelow, Jorácio J. Ceccantini e José S. Campos. Finalmente, "Organização e contabilidade da fundição", do Engenheiro Ferruccio Fabriani, foi a última contribuição levada ao conhecimento da Comissão B-2. Dado o recente impulso tomado pela indústria metalúrgica no Brasil, os problemas econômicos enumerados foram objeto de amplo exame.

Na Comissão A-3, presidida pelos Engenheiros Renato Wood e Werner Grunding, da qual fizeram parte o Capitão de Corveta F. F. Pereira Pinto, Capitão José Niepce da Silva Filho e os Engenheiros Alberto Pereira de Castro e J. Moreira dos Santos Pena, estiveram em debate: "Metalografia das ligas de alumínio — alumínio níquel", do Engenheiro Eros Orosco; "Macrocristais de metais", dos Engenheiros Francisco J. Maffei e Fausto Walter de Lima. "Dos pseudo flocos dos aços ráp dos. Sua origem e influência na dureza da têmpera", do Engenheiro Eros Orosco.

Presidiram a Comissão B-3 o Engenheiro Alberto M. Scharlé e o Tenente-Coronel Octavio C. Monteiro e dela fzeram parte o Capitão Luiz P. Correia de Andrade, Major Antônio C. G. Pena, Engenheiros Almiro de Lima Pedreira e Robert Loutsch. Estiveram a seu cargo os seguintes trabalhos: "Estudo de duas corridas de aço em forno Siemens Martin básico", dos Engenheirandos David L. Schartsman e Horácio J. Ceccantini; e "Produção em forno elétrico básico e propriedades do aço magnético", de autoria do Engenheiro Joel Ramalho.

A Comissão A-4, presidida pelo Engenheiro Renato Wood e Tenente-Coronel Iberê de Matos, composta

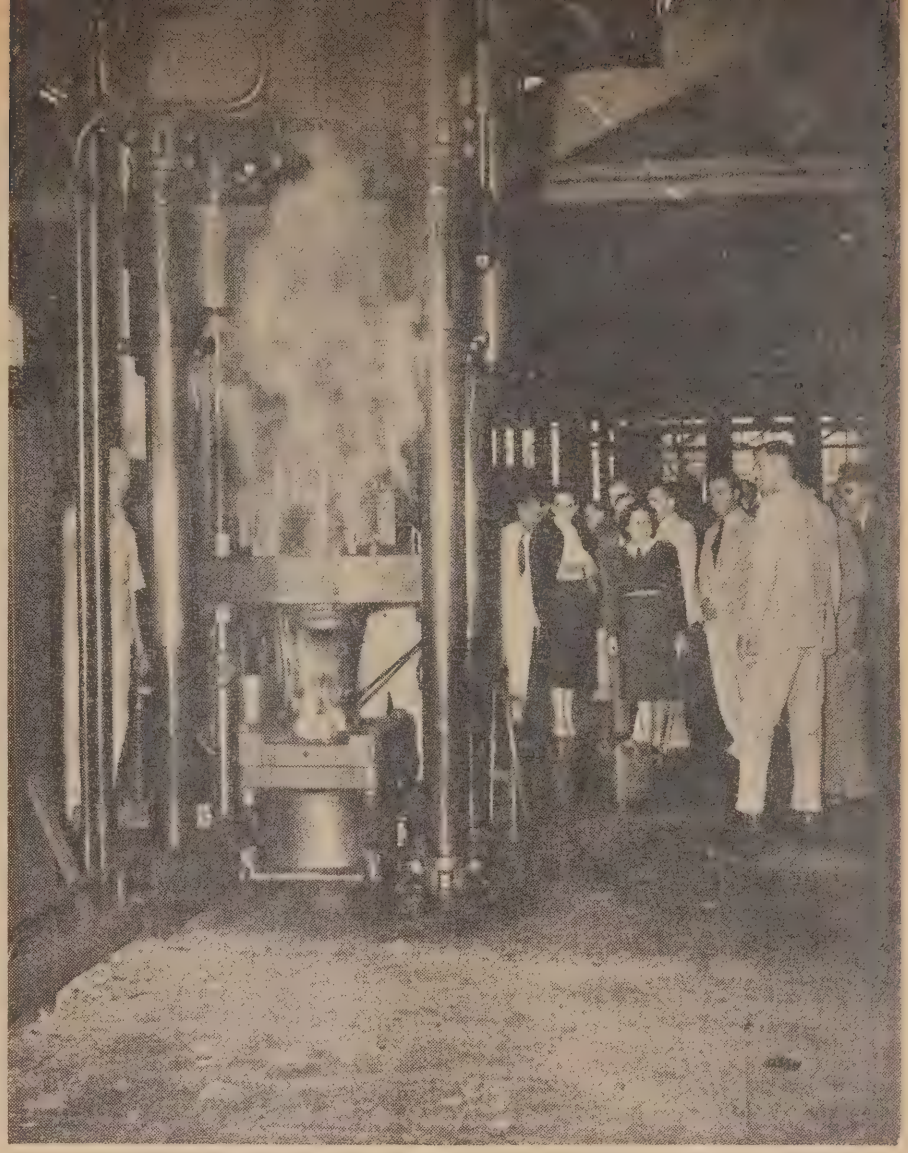
Para consôlo nosso devemos notar que a grande maioria dos técnicos metalurgistas são homens moços. Êste índice é de muita importância para um estudioso que pretender definir a idade da técnica no Brasil.

pelos Engenheiros Carlos D. Brosch, Maurício Novinsky, Antônio Lage e Miguel de Assis Vieira, discutiu indicações relativas à parte de fundição, a saber: "Pó de carvão vegetal como adição na areia de moldagem", tese do Engenheiro Tomio Kitace e "Método de estudo na operação de estufamento de machos", dos Engenheirandos Carlos D. Brosch e H. H. Fairfield; e mais: "Ferro fundido para moldes de vidro", do Engenheiro Lino A. de Lacerda Santos e "Areias de fundição para aço", do Engenheiro Carlos D. Brosch e Engenheirando Rodolfo Mottin.

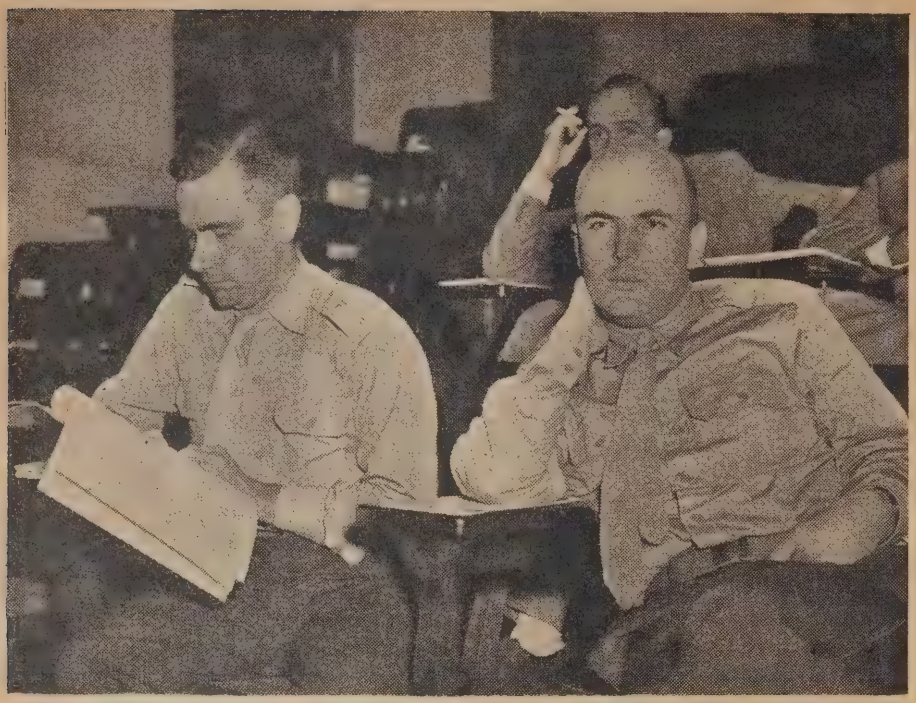
Finalmente, na Comissão A-4, presidida pelos Engenheiros Albert M. Scharlé e Othon H. Leonardos, composta pelos Engenheiros Paulo G. de Paula Leite, João Gustavo Haenel, Gil Mota e Capitão Edil Patury Monteiro, teve a seu cargo as seguintes teses: "Gases nos bronzes", do Engenheiro Clóvis Bradaschia; "A inspeção de peças metálicas pelos raios gama", dos Engenheiros Vítor Lo Ré e Carlos Revoredo de Barros; e "O contrôle de qualidade das peças fundidas", do Engenheiro Paulo G. de Paula Leite.

CLASSIFICAÇÃO E PADRONIZAÇÃO DE GUSAS

O desenvolvimento da indústria siderúrgica nacional, hoje plenamente coroado pelo êxito do alto forno de Volta Redonda, vinha desde muito exigindo que também no Brasil se es-



Dos trabalhos do Quarto Congresso da Associação Brasileira de Metais fêz parte uma série de visitas a organizações industriais. A fotografia acima foi colhida na realizada à Fábrica de Andaraí, de propriedade do Ministério da Guerra. Em baixo, flagrante da assistência a uma das sessões das comissões que debateram as indicações apresentadas.



Técnicos do Exército e da Marinha, muitos dêles com cursos de especialização feitos no exterior, e que fazem parte dos quadros de importantes indústrias e serviços ligados à Defesa Nacional, tiveram parte ativa nos trabalhos.

tabelecesse normas para classificação e padronização de gusas. Dispondo de minérios de elevado teor e estando em situação técnica, as nossas usinas, de fornecerem ferro fundido de alta qualidade, começando o mercado nacional a ser solicitado por consumidores estrangeiros, como vem se verificando no corrente ano, com o interêsse da Argentina.

A comissão especial encarregada de estabelecer os primeiros contatos para a classificação e padronização de gusas, funcionou sob a presidência do Engenheiro Geraldo Parreiras.

SERVIÇOS RELEVANTES

Obedecendo aos moldes de suas congêneres da Inglaterra e dos Estados Unidos, a ABM propõe-se a promover o intercâmbio de conhecimentos no ramo da engenharia metalúrgica entre todos os engenheiros metalurgistas brasileiros, através de trabalhos técnicos apresentados aos congressos por ela promovidos. Dentro dêste critério, o seu Conselho usa a faculdade de conceder medalhas de ouro a técnicos que se tornem merecedores pela importância de trabalhos realizados.

Em oportunidades anteriores haviam sido distinguidos, já, o Professor Robert Franklin Mehl, diretor do Departamento de Pesquisas Metalúrgicas do Carnegie Institute of Technology, de Pittsburgh, e ao Professor Arthur Phillips, lente de Metalurgia Física do Massachussetts Institue of Technology. Por ocasião do recente Congresso foi a Medalha de Ouro conferida ao Coronel Edmundo de Macedo Soares e Silva, sendo esta, por conseguinte, a primeira vez que semelhante distinção cabe a um brasileiro. Justificando o seu procedimento, o Conselho da Associação declarou que assim fazia porque foi o Coronel Macedo Soares o organizador e o primeiro superintendente técnico da Usina de Volta Redonda, para cuja construção influiu decididamente com tôda sua capacidade e cabedal de conhecimentos de siderurgia, pôsto do qual somente se afastou para ocupar a pasta da Viação, de onde saiu eleito governador do Estado do Rio de Janeiro.

A entrega da medalha foi feita por ocasião de uma festa de confraternização, realizada em Quitandinha, tendo falado em nome da Associação Brasileira de Metais o Engenheiro Robert Wood. O Coronel Edmundo de Macedo Soares e Silva, ao agradecer a homenagem, procedeu a um breve exame do desenvolvimento da indústria metalúrgica no Brasil, lembrando que há menos de vinte anos produzíamos cêrca de 30.000 toneladas de ferro gusa por ano, em nove pequenos altos-fornos, todos em Minas Gerais. Participando depois de uma comissão designada para estudar a "capacidade militar da indústria nacional", teve oportunidade de penetrar mais a fundo nos problemas e nas realidades do nosso industrialismo. Eram precárias as nossas fundições de ferro; o aparelho de fusão era somente o cubilô, mal conduzido e, muitas vêzes, erradamente concebido; não havia praticamente fundição de aço; pequenas laminações existentes em Sabará (Minas Gerais), Neves (Estado do Rio) e São Caetano (S. Paulo), eram consideradas tudo o que o país poderia comportar na ocasião.

Em outros setores da indústria básica as coisas não ofereciam características diferentes.

Decorridos menos de vinte anos, porém, é bem outro o quadro que se observa, e o Coronel Macedo Soares refere:

"Se olharmos o Brasil atual produzindo mais de dois milhões de toneladas de carvão; fabricando excelentes refratários; preparando melhor suas areias de moldação com algumas boas fundições de aço, entre as quais se destacam da Cia. Brasileira de Material Ferroviário, de São Paulo, e a da C. S. N., em Volta Redonda, esta em construção, satisfazendo as necessidades do mercado interno, no que se refere a vidro plano, com fábricas em São Paulo e em São Gonçalo (Estado do Rio); com razoável indústria de ferro-liga, e de carbureto de cálcio; com a produção de cloro e soda cáustica; com a nova fábrica de papel de Monte Alegre (Paraná), além de outras menores com as realizações do Exército e da Marinha, no setor industrial; e com Monlevade e Volta Redonda, completando um parque siderúrgico, onde já se atingiu a produção de 500.000 toneladas de ferro-gusa — se atentarmos para tudo isso, veremos que a estrutura industrial de nosso país variou muito, apresentando, de fato, hoje, um panorama completamente diferente.

"Não há, por exemplo, noção perfeita ainda em nossos meios dirigentes, do que representa o aproveita-

mento do carvão catarinense no alto forno da C. S. N. Os estudos foram realizados em parte no Brasil, em parte, no Battelle Instituto de Columbus (Ohio) e nos laboratórios e coquerias da Koppers. Co. Desejo, nesse ponto, prestar uma homenagem ao Engenheiro Ernâni Bittencourt Cotrim, cuja experiência foi preciosa na programação e orientação dos trabalhos em nosso país e nos Estados Unidos. A decisão nesses assuntos foi um dos mais difíceis problemas que tive, no planejamento de nossa indústria siderúrgica pesada. A satisfação de ver o êxito atual é enorme. Sentir que poderemos, em casos de emergência internacional, como a que acabamos de viver, manter em funcionamento nossa fábrica de coque, é, de fato, uma grande alegria e a certeza de que nossa produção de chapas e de trilhos não mais será paralisada."

A aridez dos assuntos nem sempre se mostra inimiga das discussões técnico-científicas. Em muitos momentos houve calor nos debates. Mas tudo terminou bem e os resultados foram os melhores possíveis.

PROGREDIR OU DESAPARECER

Após examinar a composição econômica nacional, mostrando o equilíbrio que devemos manter entre os diversos grupos da produção, sobretudo entre a agricultura e a indústria, mostra que o Brasil recebeu um destino histórico, qual seja o de criar, em imensa extensão compreendida entre latitudes tropicais, uma civilização moderna. Não poderemos copiar o que fêz a Europa. Em todos os terrenos, diz êle, somos forçados a adaptar, criando dentro de nossas próprias condições, padrões brasileiros.

"Isso é imperativo e só será resolvido com uma preparação cuidadosa dos homens que devem encarar os problemas. Devemos, cada vez mais, estruturar tecnicamente nossas "elites dirigentes"; não poderemos com um ensino universitário inadequado formar os quadros de que necessitamos. Há um grande passo a dar nesse sentido, que não terá, com certeza, passado despercebido dos que retêm sôbre o assunto."

À técnica, especialmente, cabe o grande papel neste particular e devemos ter em conta que somente de uns vinte anos a esta parte ela tem conseguido se desenvolver no Brasil; se já hoje começamos a colhêr os frutos do trabalho realizado nesse tempo, muito ainda há que fazer. Não vivemos, como na Bélgica, na França, ou como na Alemanha e na Inglaterra, ou mesmo como nos Estados Unidos, uma idade em que a maioria dos jovens procuram justamente as carreiras ligadas às aplicações da química e da física; as preferências no Brasil se voltam ainda para o bacharelado pura e simples, como que numa tentativa de formação de cultura básica, para num momento mais adequado nos lançarmos para os estudos de maior aplicação industrial.

Temos todos uma convicção: a de que o nosso país não pode permanecer estacionário no seu progresso. "Não podemos ver os outros povos progredir e permanecermos contemplativos. Para as Nações a alternativa é: progredir ou desaparecer. Todos escolhemos o progresso para nosso lema. A idéia está caminhando. Éramos um pequeno grupo, quando iniciamos os nossos esforços. Hoje, somos centenas na Associação Brasileira de Metais. E' uma grande satisfação êste espetáculo, para os mais antigos. Quando assumi as enormes responsabilidades que me incumbiram na construção e preparação do funcionamento de Volta Redonda, não duvidei um só momento do êxito; os brasileiros nada ficam a dever aos outros povos, quando se lhes põem nas mãos os recursos de que necessitam para trabalhar. As realizações dos últimos anos demonstraram sobejamente essa verdade."

O NOVO CONGRESSO

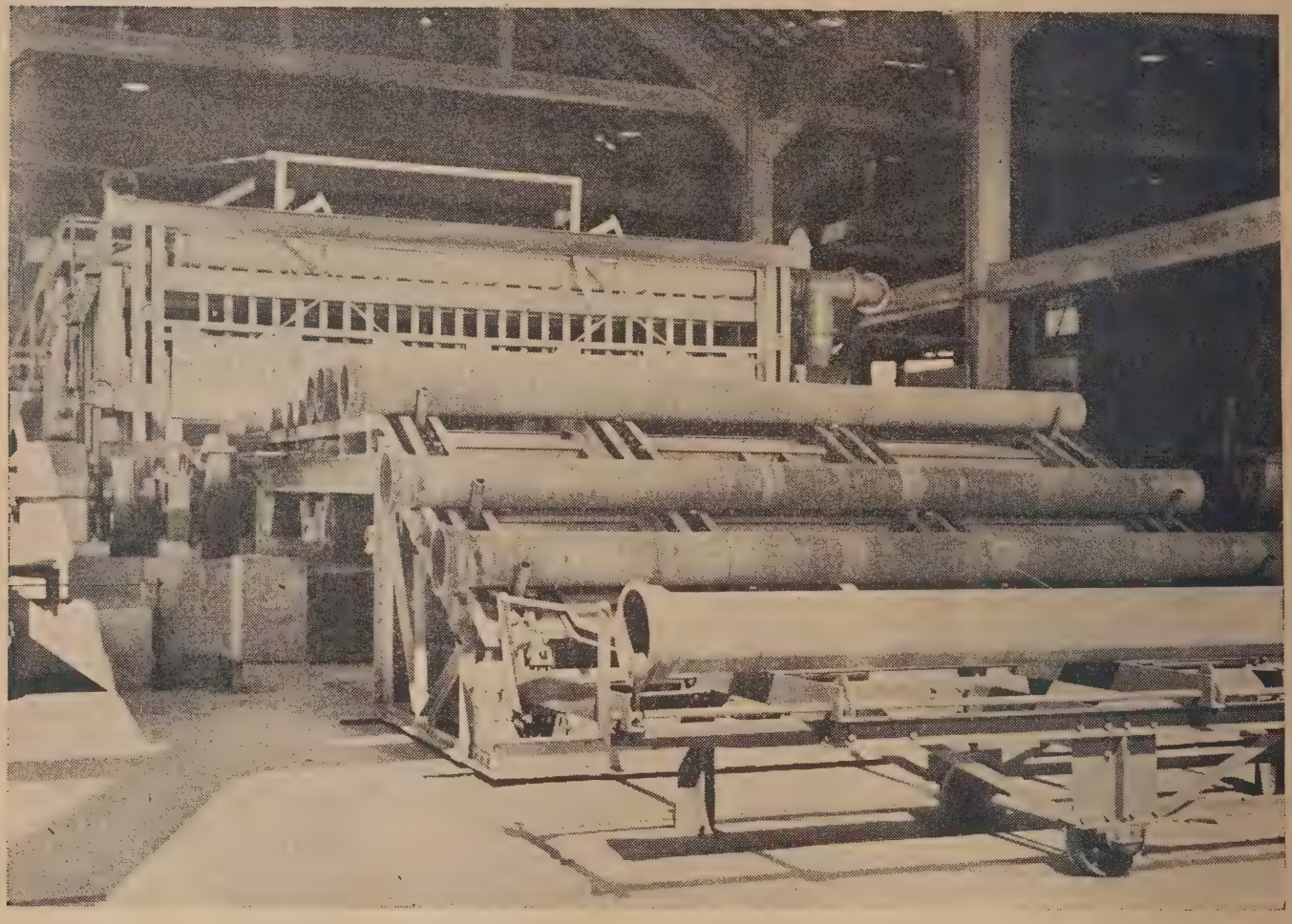
Completando o plano de trabalhos que fôra estabelecido para o 4.º Congresso, realizaram os metalurgistas presentes visitas à Fábrica do Andaraí, de propriedade do Ministério da Guerra, à fábrica da General Electric S. A., em Maria da Graça e à Fábrica Nacional de Motores, em Xerém, no Estado do Rio.

No dia 3, houve um jantar de confraternização dos congressistas em Quitandinha, quando teve oportunidade a entrega da Medalha de Ouro da Associação Brasileira de Metais, ao Governador Edmundo de Macedo Soares e Silva.

Antes do encerramento dos trabalhos, na assembléia geral ordinária, dentre outras sugestões e por proposta de um representante do Ministério da Marinha, técnico do Arsenal da Ilha das Cobras, foi indicada a cidade de São Paulo para sede do 5.º Congresso Anual, comemorativo do cinquentenário do Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo.

CIA. FERRO-BRASILEIRO S. A.

Capital de Cr$ 100.000.000,00



Tubos de ferro fundido de 50 a 600 m/m com 6 metros de comprimento. Fundição mecanizada — Gusa

Tubos e peças "Metalit" para instalações sanitárias
Estoque permanente no Depósito. Rio - 175, Av. Francisco Bicalho

★

USINAS E SEDE SOCIAL EM CAETÉ (MINAS GERAIS)

ESCRITORIO ADMINISTRATIVO E COMERCIAL: AVENIDA NILO PEÇANHA, 26

RIO DE JANEIRO

Perigo de Atrofia Municipal

Hermes Lima

GRAÇAS a um longo e perseverante movimento que culminou na Assembléia Constituinte de 1946, estão, até certo ponto, asseguradas aos municípios brasileiros do interior as bases que poderão possibilitar, desde que sejam desenvolvidas sem desvirtuamento, o reerguimento econômico de nossas células administrativas.

A argumentação inquestionável (embora cruel, por ser a dura realidade), com que se fundamentou estatisticamente as deficiências financeiras das administrações municipais, como resultado de uma espoliação continuada das suas fontes vitais de receita pública em benefício dos Estados e, principalmente, da União, muito concorreu para que se pudesse observar, durante a fase final da Constituinte, quase que uma pletora de municipalismo, que monopolizava as discussões em qualquer reunião de caráter político. E foi, embora possa parecer paradoxal, como fruto dessa verdadeira pletora de ideal municipalista que os nossos municípios do interior começaram a desfrutar de uma situação financeira menos modesta, embora somente a partir de 1958 é que os mesmos poderão utilizar tôdas as fontes de receita que lhe assegura a Constituição de 1946.

Segundo a nossa Carta Magna, são as seguintes as fontes de receita que passaram ou passarão a engrossar os títulos orçamentários das rendas municipais:

a) — quota de dez por cento do impôsto sôbre a renda (parágrafo 4.º do art. 15);

b) — quota do fundo rodoviário nacional (parágrafo 2.º do art. 15);

c) — transferência do impôsto sôbre indústrias e profissões (item III do art. 29);

d) — trinta por cento do excesso, no caso de a arrecadação estadual, salvo o impôsto sôbre exportação, superar o total das rendas locais de qualquer natureza (art. 20);

e) — quarenta por cento dos novos tributos decretados pela União e pelos Estados (art. 21); e

f) — contribuições de melhoria (item I do art. 30).

10%

A quota de 10% do impôsto sôbre a renda será integralmente distribuída a partir do próximo exercício, para o que já foi consignada a dotação de 360 milhões de cruzeiros na proposta orçamentária federal. Como essa quantia deve ser distribuída em partes iguais aos municípios, excluídos os das capitais, cada uma das 1.672 municipalidades do interior receberá, em 1949, cêrca de Cr$ 215.000,00. E pode-se facilmente saber o que esta quantia representa para o grande número de Prefeituras que arrecadam menos de Cr$ 200.00,00 anualmente.

FUNDO RODOVIÁRIO

Sôbre a quota do fundo rodoviário nacional, não estabeleceu a Constituição Federal a partir de quando passarão os municípios a receber o auxílio, o que será feito em lei ordinária, já em discussão no Parlamento. Mas como êsse auxílio não será distribuído em partes iguais, e sim proporcionalmente à superfície, população, consumo e produção de cada município, inclusive os das capitais, a êstes últimos caberá a maior parte, reservando-se parcela insignificante aos municípios de menor categoria econômica.

INDÚSTRIAS E PROFISSÕES

Com a transferência do impôsto sôbre indústrias e profissões, que entrou em vigor a partir de 1.º de janeiro de 1948, cada um dos municípios dobrou a sua receita sob a rubrica em causa, pois já recebia, por determinação constitucional anterior, 50% da sua arrecadação. As únicas exceções a essa norma eram observadas nos municípios do Espírito Santo e do Pará, sendo que neste último com exclusão da capital, os quais em 1946, já arrecadavam a totalidade do impôsto, em virtude de transferência anterior, feita pelos respectivos Estados, como aplicação de sábia orientação política de seus governos.

30%

A entrega dos 30% do excesso da arrecadação estadual de impostos sôbre o total das rendas locais de qualquer natureza não constitui um aumento geral nas receitas municipais, mas apenas uma vantagem de que poderão beneficiar-se os municípios em que ocorrer o excesso aludido. Não poderão, porém, beneficiar-se desta prerrogativa os municípios das capitais. Além disso, dificilmente a medida melhorará as receitas dos municípios providos de portos, pois que não será incluída, para tal fim, na parcela estadual, a arrecadação proveniente do impôsto de exportação. Ademais, é preciso que a soma de tôdas as "rendas locais de qualquer natureza" seja inferior à arrecadação estadual de "impostos", o que determina uma desigualdade, em detrimento dos municípios, na composição de cada uma das parcelas. E naturalmente, ainda, cada Estado, extremamente cioso do aproveitamento total de suas receitas, tentará, por uma mágica de hermenêutica, convencer os municípios de que entre "o total das rendas locais de qualquer natureza" estão incluídas as quotas do impôsto sôbre a renda e do fundo rodoviário nacional. E se assim fôr, o que, aliás, não será difícil, a menos que o Parlamento legisle a respeito, estará inteiramente frustado o objetivo dos Constituintes de 1946. De mais a mais justamente em razão da complexidade que a matéria encerra, em virtude das próprias dificuldades de apuração e recolhimento, os Estados dispõem ainda de 10 anos para cumprirem o preceito constitucional a que a medida se refere, pois podem, até 1958, proceder ao cumprimento gradativo do mesmo.

40%

Dos tributos novos que a União e os Estados criarem, além dos que lhes são atribuídos pela Constituição, 40 por cento da arrecadação deverão ser entregues aos municípios em que se tiver realizado a cobrança. Como, porém, para fiel execução de tal norma, indispensável se torna uma regulamentação rigorosa e especificadamente discriminativa, e já que somente os

impostos novos podem ser enquadrados no citado preceito, do qual estão excluídas as taxas e a majoração dos tributos já existentes, não será demais afirmar que, durante muitos anos, apenas platonicamente os municípios gozarão das possíveis vantagens resultantes do artigo 21 da Constituição de 1946. E mais corrobora esta dedução o fato de o disposto no artigo 21 não ser inovação constitucional, pois a Constituição de 1934 possuía dispositivo mais ou menos idêntico, pelo qual 20% da arrecadação dos novos tributos deveriam ser entregues aos municípios. E durante o período pelo qual vigorou aquela Carta Magna nenhum impôsto foi criado cuja arrecadação tivesse de ser distribuída segundo referida norma constitucional.

CONTRIBUIÇÃO

Já quanto à contribuição de melhoria, também expressa na Constituição de 1934, poderão imediatamente beneficiar-se da mesma todos os municípios, pois os de maior importância econômica já possuem, pelas obras públicas que executam ou podem executar, os elementos que possibilitam o lançamento do tributo, e os de menor importância, com a receita proveniente da quota do impôsto sôbre a renda, poderão facilmente, pela aplicação racional dos fundos que passaram a dispor, criar as situações que alimentam tal fonte de receita.

Vemos, portanto, que deverá ser bem promissora a situação financeira dos municípios brasileiros, principalmente a dos que ora, pelas suas dificuldades econômicas, se conservam na retaguarda, o que, naturalmente, não deixa de constituir motivo de júbilo para os nossos municipalistas, mormente para os que maior participação tiveram na campanha de esclarecimento do público ou na concretização, na Constituinte, dos princípios municipalistas.

Mas um problema seríssimo se vislumbra na campanha de revigoramento do municipalismo, e que poderá desvirtuar e até mesmo anular completamente os esforços e os resultados dos Constituintes de 1946.

PERIGO

Ao desenvolver-se a campanha do municipalismo, de que resultou, além das citadas concretizações, a criação da Associação Brasileira de Municípios, guiava e guiou sempre os nossos municipalistas o elevado e patriótico objetivo, que retrata uma larga visão política, de possibilitar às Prefeituras Municipais, principalmente às do interior, os meios financeiros indispensáveis ao incentivo das atividades econômicas, tanto rurais quanto urbanas, da vida municipal, o que, por sua vez, resulta num incremento das fontes da receita nacional. E para êste incentivo econômico é necessário não só prover os municípios dos respectivos meios financeiros, como evitar que, pelo desmembramento exagerado das áreas municipais, se atrofie a administração local, a par de encarecer demasiadamente a prestação de serviços municipais com a criação de novas e dispensáveis Prefeituras.

O primeiro objetivo, isto é, a elevação das condições financeiras das Prefeituras Municipais foi satisfatoriamente alcançado com a redistribuição das fontes de receita levada a efeito pela Carta Magna de 18 de setembro de 1946. Já o segundo, porém, oferece perspectivas sombrias, pois que em muitos Estados, se poderá, com as novas fontes de receita, justificar a criação de novos municípios, o que será feito, na quase totalidade dos casos, com o atrofiamento das administrações locais já existentes, não só pela diminuição de sua área administrativa, como pela redução das receitas provenientes das quotas do impôsto sôbre a renda e do fundo rodoviário nacional.

Conforme já tem sido observado em várias ocasiões, a distribuição da quota do impôsto sôbre a renda beneficiará, principalmente, os municípios de menor importância financeira, fato que melhor poderemos avaliar verificando que cada um dos municípios, os quais não são poucos, que arrecadam, em virtude dos impostos e taxas municipais, mais ou menos Cr$ 20.000 anualmente, receberão no próximo exercício, só pelo citado auxílio, cêrca de Cr$ 215.000,00, o que, dadas as suas atuais condições financeiras, reclama dos órgãos centrais a indispensável orientação orçamentária às administrações que, de uma hora para outra, se verão perplexas ao terem de aplicar racionalmente os fundos, relativamente enormes, em face das condições anteriores, de que passarão a dispor.

Mas o maior perigo existe na possibilidade de os auxílios a serem concedidos ao município passarem, em vez de incrementar a vida econômica local, a justificar, pelas novas e maiores fontes de receita de que dispõem, a criação de novos municípios, pelo desmembramento dos antigos, o que, infalivelmente, resultará no atrofiamento da administração municipal e no desvirtuamento dos objetivos que ditaram a campanha do municipalismo. E essa possibilidade existe em virtude da diversidade dos critérios estabelecidos pelos Estados, ora nas suas Constituições, ora nas leis orgânicas dos municípios, para o desmembramento dos atuais municípios.

LAMPORT & HOLT LINE LTDA.

Serviço Regular de Vapores de Carga entre INGLATERRA — ESTADOS UNIDOS — BRASIL

★

PARA INFORMAÇÕES DIRIGIR-SE À

LAMPORT & HOLT NAVEGAÇÃO S. A.

RUA ARAUJO PÔRTO ALEGRE, 56

SÔBRE-LOJA — EDIFÍCIO ITAÚNA

TELEFONE 42-4156 RIO DE JANEIRO

DIQUE

Pelo exame dos critérios já firmados em 10 Estados para a criação de municípios, verificamos que o único que não oferece a possibilidade de desvirtuamento dos objetivos da campanha municipalista é o estabelecido pela lei orgânica municipal do Estado do Rio de Janeiro, a qual reza em seu artigo 2.º que

"São elementos essenciais à criação de novos municípios:

I — população mínima de 10.000 habitantes;

II — condições favoráveis de desenvolvimento;

III — renda mínima anual de 200 mil cruzeiros relativa a impostos municipais".

Pelo parágrafo 3.º do mesmo artigo se estabeleceu que o distrito que atingir renda municipal superior a 2 milhões de cruzeiros e população de mais de 20.000 habitantes será elevado à categoria de município.

Ficando a criação de novos municípios, no Rio de Janeiro, condicionada a determinado mínimo de arrecadação de *impostos municipais*, não poderá ali, em virtude dessa exigência da lei orgânica, ser a receita proveniente da quota do impôsto sôbre a renda utilizada para justificar desmembramento dos antigos municípios.

Critérios mais ou menos semelhantes, embora não sejam tão rígidos quanto ao estabelecido pelo Estado do Rio de Janeiro, encontramos para o Rio Grande do Sul e Pernambuco.

De acôrdo com o artigo 139 da Constituição gaúcha, são condições essenciais à criação de novos municípios:

I — população mínima de 20.000 habitantes;

II — receita tributária anual não inferior a Cr$ 600.000,00;

III — possibilidade de desenvolvimento;

IV — prévia anuência da maioria da população da área a ser emancipada, manifestada em plebiscito, pelo voto secreto, nos têrmos da lei eleitoral, no que lhe fôr aplicável.

Quanto a Pernambuco, dispúnhamos apenas, na época da redação dêste comentário, do respectivo projeto de lei orgânica, do qual consta um artigo que estabelece as seguintes condições necessárias para a criação de municípios:

I — população superior a 10.000 habitantes;

II — prédios de alvenaria na sede em número superior a 200;

III — renda anual, proveniente de impostos, superior a Cr$ 50.000,00;

IV — estradas de comunicação com os municípios limítrofes e com a Capital do Estado, prédios que possam servir de Paço Municipal e cadeia pública, e que permitam a instalação de escolas primárias.

RENDA MÍNIMA

Já quanto aos demais Estados cuja legislação orgânica pudemos examinar, no entanto, os critérios firmados para a criação de municípios fazem referência apenas a determinada "renda mínima", na qual podem ser incluídos, além das taxas, os auxílios a cargo da União e as distribuições por motivo de excesso de arrecadação estadual.

Vejamos, pois, quais as condições necessárias, nos seguintes Estados, para qualquer território constituir-se em município:

A — São Paulo:

I — população mínima de 4.000 habitantes;

II — renda mínima de Cr$ ..... 200.000,00, a qual será reduzida a

CONJUNTURA ECONÔMICA

Acompanhe a evolução da economia brasileira e mundial, lendo

"CONJUNTURA ECONÔMICA"

publicação mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas

Nas principais livrarias, bancas de jornais, etc.

★

PARA ASSINATURAS, DIRIJA-SE À

REDAÇÃO: Praia de Botafogo, 192

Tels.: 26-6034 – 26-6108 – 26-5877

ENDERÊÇO POSTAL: Caixa Postal, 4081

RIO DE JANEIRO

metade quando a sede do município distar, por via férrea ou de rodagem, 25 quilômetros, pelo menos, da sede do distrito a ser elevado a município.

B — Minas Gerais:

I — população mínima de 10.000 habitantes;

II — renda anual mínima de Cr$ 100.000,00;

III — existência, na sede, de pelo menos 200 moradias, edifícios com capacidade e condições para o Govêrno Municipal, instrução pública, pôsto sanitário e matadouro, bem como terreno para cemitério.

Enquanto nos outros Estados podem ser criados municípios quando um distrito satisfaz as condições essenciais, em Minas Gerais é "obrigatória" a elevação a município de todo distrito que atinge o limite mínimo das condições para criação de município.

C — Maranhão:

I — população mínima de 10.000 habitantes;

II — renda anual mínima de Cr$ 50.000,00.

D — Piauí:

I — população mínima de 8.000 habitantes;

II — renda anual mínima de Cr$ 20.000,00;

III — patrimônio com a área mínima de 400 hectares.

E — Santa Catarina:

I — população mínima de 20.000 habitantes;

II — renda anual mínima de Cr$ 300.000,00.

F — Mato Grosso:

I — território, no mínimo, de 6.000 habitantes, dos quais 600 pelo menos, na sede;

II — prédios apropriados para a instalação da municipalidade, cadeia pública e grupo escolar;

III — renda orçamentária municipal igual ou superior a Cr$ 70.000,00;

IV — mínimo de 200 moradias no quadro urbano da sede;

V — prévia delimitação dos quadros urbanos e suburbanos do mesmo.

G — Goiás:

I — oferecer o local designado para a sede as condições imprescindíveis à vida e ao desenvolvimento da cidade, principalmente sob o ponto de vista de salubridade ou fácil saneamento;

II — na zona sul do Estado:

a) — população mínima de 7.000 habitantes;

b) — renda municipal mínima de Cr$ 100.000,00 anuais;

c) — duzentas moradias na sede;

III — na zona norte do Estado:

a) — população mínima de 5.000 habitantes;

b) — renda municipal mínima de Cr$ 40.000,00;

c) — cem moradias na sede.

Melhor poderemos aquilatar da diversidade de tais critérios, calculando o mínimo de arrecadação municipal anual "per capita" estabelecido para que determinada área habitada possa ser elevada à categoria de município:

a) — para o Piauí — Cr$ 2,50;

b) — para o Maranhão — Cr$ 5,00;

c) — para Pernambuco — Cr$ 5,00;

d) — para Minas Gerais — Cr$ 10,00;

e) — para Mato Grosso — Cr$ 11,66;

f) — para Goiás — no sul, Cr$ 14,28 e, no norte, Cr$ 8,00;

g) — para Santa Catarina — Cr$ 15,00;

h) — para o Rio de Janeiro — Cr$ 20,00;

i) — para o Rio Grande do Sul — Cr$ 30,00;

j) — para S. Paulo — Cr$ 50,00.

CALAMIDADE

E essa diversidade de critérios verdadeiramente calamitosa, pela qual uma população cuja capacidade tributária municipal "per capita" de apenas Cr$ 2,50 por ano pode constituir a sua própria administração local é a razão da existência de municípios, como ocorre com todos os do Piauí e com a quase totalidade do Maranhão, de base econômica tão debilitada que não podem suportar e nem justificar a descentralização municipal em distritos, norma a que apenas o Piauí é, com a totalidade dos seus municípios, exceção no quadro da divisão administrativa regional.

Portanto, e já que as expressões utilizadas nos dispositivos legais votados por quase tôdas as Assembléias Estaduais permite sejam as receitas de que os orçamentos municipais se viram aumentados por fôrça da Constituição Federal utilizadas para desmembrar municípios, enfraquecendo dessa forma, o poder financeiro das administrações locais, o que vai de encontro aos objetivos do revigoramento municipal, pois que cada administração autônoma nova encarecerá a prestação de serviços, seria de todo conveniente que o Govêrno Federal estabelecesse, como regra geral, que os auxílios distribuídos por conta das quotas do impôsto sôbre a renda e do fundo rodoviário nacional não poderão, para os fins de criação de novos municípios, ser computados entre as rendas ou receitas municipais.

Por outro lado, em virtude de um artifício capcioso de que qualquer Estado poderá lançar mão, em virtude de ser de sua competência a fixação de critérios para a criação de novos municípios, a distribuição, em partes iguais, da quota do impôsto sôbre a renda poderá vir a tornar-se injusta, prejudicando os Estados que, a fim de não atrofiarem as administrações locais, e cumprirem os objetivos do revigoramento municipal, não criarem novos municípios, e beneficiando aquêles que, por se desviarem das finalidades que nortearam os Constituintes de 46, desmembrarem excessivamente os seus municípios.

Senão vejamos.

De acôrdo com a dotação orçamentária da União de 360 milhões de cruzeiros, cada um dos municípios, exceto os de Capital, deverá receber, em 1949, Cr$ 215.000,00, mais ou menos. Isto significa que, com a atual divisão administrativa regional, nos Estados abaixo serão distribuídas as seguintes quantias:

a) — Minas Gerais (315 unidades) — Cr$ 67.725.000,00;

b) — São Paulo (304 unidades) — Cr$ 67.360.000,00;

c) — Rio Grande do Sul (91 unidades) — Cr$ 19.565.000,00;

d) — Rio de Janeiro (55 unidades) — Cr$ 11.825.000,00.

Mas como já está delineada a orientação a seguir, por alguns Estados, na redistribuição territorial que deverá entrar em vigor para o quinquênio 1949 a 1953, pela qual, segundo as últimas notícias a respeito, Minas Gerais pretende criar mais 150 municípios, e São Paulo, mais 100, teremos, para o ano de 1950, admitindo-se, apenas por hipótese e para facilitar o exemplo, que os demais Estados conservem o mesmo número ou um número pouquíssimo maior do que o atual de municípios, a seguinte distribuição da quota do impôsto sôbre a renda, para a mesma dotação de 360 milhões de cruzeiros:

a) — Minas Gerais (465 unidades) — Cr$ 86.955.000,00;

b) — São Paulo (404 unidades) — Cr$ 75.548.000,00;

c) — Rio Grande do Sul (91 unidades) — Cr$ 17.017.000,00;

d) — Rio de Janeiro (55 unidades) — Cr$ 10.285.000,00.

POLÍTICA DE DESMEMBRAMENTO

Vemos, assim, que Minas Gerais passará a ganhar mais 19 milhões, S. Paulo mais 8 milhões, enquanto que o Rio Grande do Sul ficará desfalcado de 2,5 milhões e o Rio de Janeiro de 1,5 milhão de cruzeiros. E, a menos que seja votada uma legislação reguladora do assunto, será desenfreada, em todos os Estados, uma política de desmembramento extremo dos municípios, pois quanto maior fôr o número dêsses dentro do Estado maior será a quantia total que caberá ao conjunto de tôdas as suas unidades, ao passo que se o número de municípios ficar o mesmo, a quantia em lide para o Estado diminuirá consideravelmente. E' claro que isto resultará, em última análise, em prejuízo para os municípios, pois, aumentando-se apenas o divisor, teremos um quociente cada vez menor, o que significa o desvirtuamento total das conquistas da campanha municipalista, uma vez que, embora cada município venha a receber menor quantia, diminuindo assim o seu orçamento, a quantia total a ser distribuída no Estado aumentará, o que redundará, praticamente, em benefícios gerais para o Estado, e naturalmente, estimulará alguns governos estaduais a obterem o maior número possível de municípios dentro da sua unidade federativa. E a injustiça que disto resultará está no fato de vir a ser diminuída a quantia a ser distribuída a cada um de todos os municípios brasileiros, mesmo nos situados nos Estados que, para cumprirem as normas que têm por finalidade o reerguimento da vida econômica municipal, se abstiverem de atrofiar, pelo desmembramento das áreas municipais, as administrações locais já existentes.

Urge, portanto, que os nossos ilustres parlamentares estabeleçam, o mais breve possível, as indispensáveis normas sôbre o assunto e que os nossos municipalistas iniciem uma nova campanha que tenha por finalidade evitar sejam destruídas as conquistas alcançadas pela luta patrioticamente mantida até 1946 em prol do revigoramento da vida econômica municipal.

The
FIRST NATIONAL
BANK *of* BOSTON
Fundado em 1784

Depósitos, Cauções, Descontos, Cambio, Cobranças, Cartas de Crédito para Importação, Guarda de Valores, Cofres de aluguel e todos os demais serviços bancarios.

•

Avenida Rio Branco, 18
Telefone 23-2191
Rio de Janeiro

O alto forno de Volta Redonda representa uma idade nova na evolução industrial do Brasil.

Através de um Relatório

Companhia Siderúrgica Nacional

DUAS afirmações da mais alta relevância para a consideração da capacidade industrial do Brasil e do espírito de realização nacional, são encontradas logo nos primeiros períodos do Relatório da Diretoria da Companhia Siderúrgica Nacional, correspondente ao ano de 1947 e apresentado à recente Assembléia Geral Ordinária. A primeira delas diz que, confirmando a previsão feita em 1946, "foi terminada na Usina de Volta Redonda a instalação das unidades industriais de produção que naquele ano ainda estavam por concluir. Puderam, assim ser inaugurados os seguintes departamentos: laminador de chapas grossas, em 25 de fevereiro; trem de tiras a quente, em 20 de julho; trem de tiras a frio, em 24 de outubro. As instalações de galvanização e de fôlhas de Flandres ficaram montadas em dezembro". A outra, informa que a instalação industrial de Volta Redonda está terminada e, consequentemente, que tôda sua linha de produção, prevista no projeto, está pronta para funcionar, achando-se, a Usina, em condições de entregar ao mercado produtos de seu maior consumo, tais como chapas finas e fôlhas de Flandres.

Examinando um quadro que ilustra o referido documento, sôbre as obras de construção e montagem da Usina, verificamos que é realmente pouco o que restava concluir ao atingirmos o ano de 1948. Das linhas férreas, 94% estavam executados até 31 de dezembro último; da laminação (já em operação), naquela data estavam executados 94%; da fundição, 66% e da estação de tratamento de esgôtos, 25%. Como se verifica, vamos chegando ao têrmo da realização do mais importante empreendimento industrial já tentado no Brasil e que, diga-se de passagem, traduzindo um raciocínio pleno de lógica, trata-se de um parque de indústria básica, estruturado para o uso, em maioria absoluta, de matérias primas nacionais.

Tendo começado a funcionar em 1946, os números relativos à sua produção em 1947 já deixam claro o importante contingente com que a Companhia Siderúrgica Nacional está contribuindo para a riqueza nacional. Em 1947 o seu alto fôrno deu 175.673 toneladas de ferro gusa e a aciaria, 146.544 toneladas de aço. Os produtos da laminação se distribuiram da seguinte maneira:

	Tons.
Trilhos, talas de junção e placas de apoio	21.700
Barras e perfilados	38.879
Chapas grossas	18.345
Chapas finas laminadas a quente	11.481
Chapas finas laminadas a frio	2.847

Além disto, cumpre notar a produção da coqueria e das fábricas de subprodutos:

	Tons.
Sulfato de amônio	3.356
Coque	212.533
Naftaleno	139

	Litros
Combustivível para motor	1.300.550
Benzol	417.769
Toluol	300.704
Xilol	55.935
Nafta solvente	42.121
Alcatrão combustível	10.278.040
Alcatrão para estradas	3.607.105
Pixe para pavimentação	97.172
Óleo apra desinfetante ou de flotação	23.000
Óleo creosotado	270.541

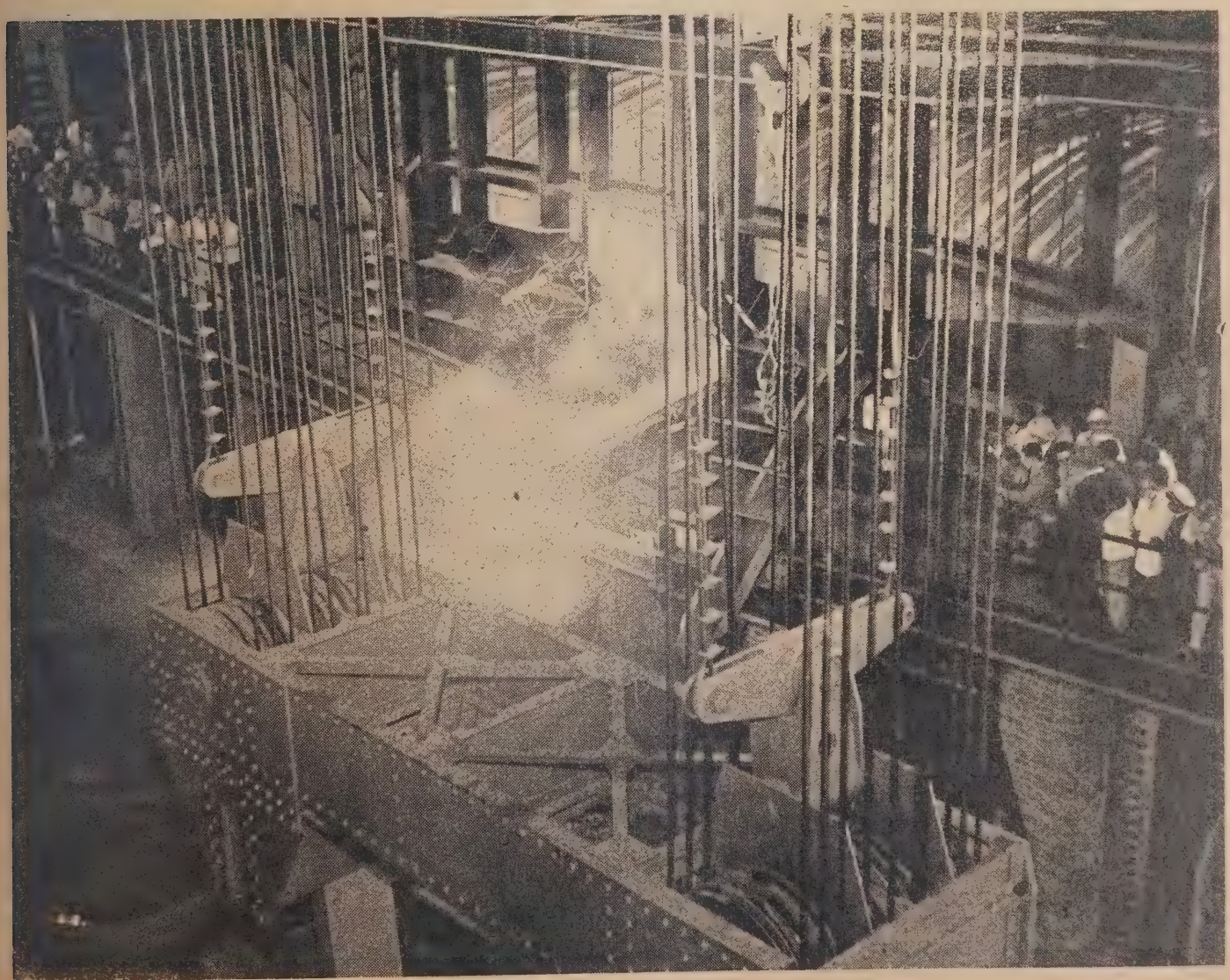
E' seguindo a êste quadro, diz o Relatório: "Convém ressaltar que da produção do laminador de trilhos e perfís, 15.354 toneladas se referem a trilhos já entregues às estradas de ferro brasileiras. Essa produção não foi maior em 1947 em virtude da época tardia em que nos foram feitas encomendas. Apesar disso, já temos trilhos colocados em muitas estradas, sôbre os quais circulam nossas riquezas".

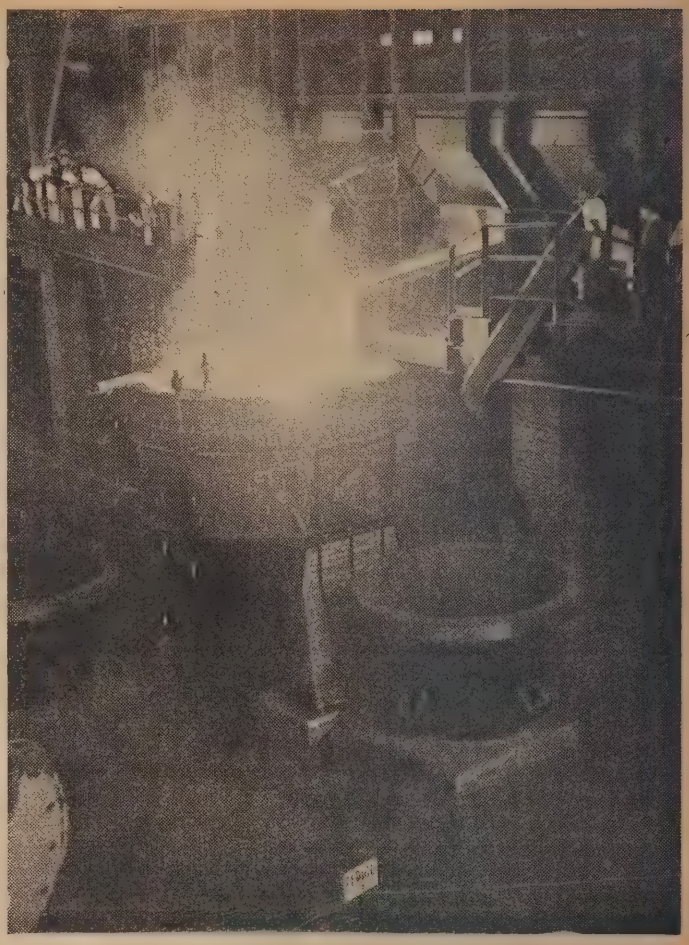
Para a produção mencionada, a Usina consumiu, durante o ano findo, 743.405 toneladas de matérias primas, assim distribuídas:

	Tons.
Carvão mineral nacional, tipo metalúrgico	202.724
Carvão mineral norte-americano	94.238
Minério de ferro "hematita campacta comum"	197.647
Minério de ferro "hematita compacta especial	14.786
Minério de ferro "itabirito compacto"	46.171
Minério de ferro "itabirito silicoso"	7.401
Minério de manganês	10.310
Calcáreo	113.976
Dolamita	33.093
Quartzito	19.979

Passando a examinar a produção dos outros setores, o Relatório informa que foram produzidos pela C. S. N., em 1947, e fornecidos à Usina de Beneficiamento de Carvão, em Capivarí, 190.600 toneladas de carvão, contra 839.600 dos demais mineradores. Pelos lavadores da Usina de Beneficiamento foram tratadas 827.200 toneladas de carvão de diversos tipos, produzindo um total de 515.600 toneladas, assim discriminados: .... 260.600 toneladas de carvão me-

Flagrante da primeira corrida de aço, às 11 horas do dia 22 de junho de 1946.





Carvão de Santa Catarina e minérios de Minas Gerais são descarregados dos próprios vagões da Companhia Siderúrgica Nacional no pátio de matérias primas do alto forno, cujo perfil se vê ao fundo. À direita: Flagrante de uma corrida de aço.

talúrgico; 130.800 tons. de carvão de vapor grosso; 119.100 tons. de carvão de vapor fino e 5.100 toneladas de carvão de uso local. A Usina termo-elétrica de Capivari produziu, em 1947, 11.551.696 kw.

No setor de Lafaiete a produção atingiu a 200.603 tons. de hematita comum; 22.091 tons. de hematita especial; 9.284 tons de minério de manganês e 738 tons. de quartzito.

Na cidade de Volta Redonda, de 3.700 residências a serem construídas, já se encontravam prontas e habitadas, em 31 de dezembro, 2.841; além dos edifícios residenciais, Volta Redonda já conta com Igreja, Centro de Saúde, dois grupos escolares, Escola de Instrução Militar, Escola de Admissão, Escola Profissional e de Comércio, Pôsto Metereológico, uma quadra comercial, Hotel Bela Vista, Hotel Comercial e 12 hotéis para solteiros. No setor de Santa Catarina, foram terminadas em Capivarí-de-Baixo as seguintes instalações: o Almoxarifado, a Sub-Estação n.º 1, as Caldeiras "Combustion", com todos os acessórios, exceto a moega de descarga e o elevador de carvão, da alimentação, o Turbo-Gerador n.º 4, de 4.800 KVA., com todos os auxiliares, as instalações definitivas das bombas de circulação dos condensadores, um grupo de 14 casas na Vila Operária e a Instalação de tratamento de água. Em Siderópolis, foram concluídas: Caixa de carregamento do carvão do céu aberto, instalações dos serviços de transporte. Nos setores de Minas Gerais: em Campo Belo, foi concluído o ramal de 12.850 m. A jazida de calcáreo denominada "Natureza" está sendo descoberta, a fim de permitir uma exploração intensiva.

Passando a apreciar a situação econômica-financeira da companhia o relatório indicado que, no exercício de 1947, foram realizados lucros líquidos de Cr$ ..... 14.228.068,40, que adicionados aos de 1946 — Cr$ 1.208.753,60 — perfazem um total de Cr$ ..... 15.436.822,00 de lucros acumulados em reserva, a incorporar aos resultados de 1948.

Pelo exame das demonstrações da conta de Lucros e Perdas, verifica-se que os resultados do 2º semestre já permitiram absorver todos os encargos financeiros obrigatórios de competência daquele período, enquanto que no 1º semestre os juros do empréstimo americano, tendo em vista serem ainda anteriores ao vencimento da 1.ª quota de amortização, vencida em 1º de outubro de 1947, foram levados à conta de Despesas Financeiras de Instalação a Amortizar, as quais serão distribuidas por exercícios futuros.

O crédito mercantil, proveniente de lucros nas operações de vendas, somou em 1947 a Cr$ ..... 41.644.189,50. O crédito bruto do exercício somou a Cr$ 56.322.462,00, dos quais Cr$ 40.885.640,00 foram destinados a diversas amortizações, liquidação de juros do empréstimo americano e fundo de depreciação, sobrando a importância de Cr$ 15.436.822,00 de lucros a aplicar.

A solução para os seus problemas de transporte:

O novo caminhão

FARGO

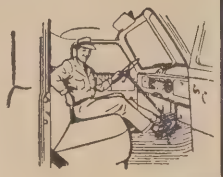
1948

produzido pelas fábricas Chrysler!

Qualquer que seja o seu problema de transporte, os novos caminhões FARGO 1948, nas suas várias tonelagens e tipos de carrosseria, resolvem-no com facilidade, rapidez e economia.

Mais fácil manobra = menos tempo perdido!

A ampliação da área de freiagem, a mais fácil distribuição de carga, a menor fadiga do motorista e todos os novos característicos dos caminhões Fargo contribuem para a diminuição do custeio, o prolongamento da duração e o aumento do rendimento dêstes veículos comerciais.



Mais confôrto = menos fadiga!

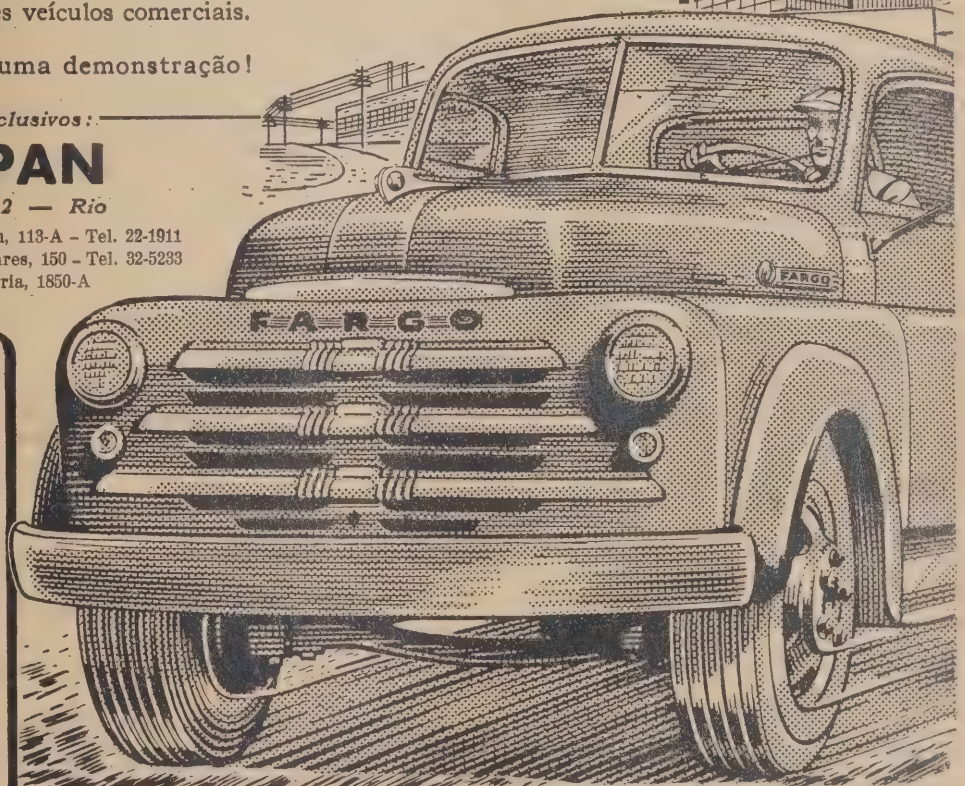
Verifique isto, pedindo uma demonstração!

Distribuidores Exclusivos:

CIA. CIPAN

Av. Beira Mar, 262 — Rio

AGÊNCIA ED. BRASÍLIA - Av. Pres. Wilson, 113-A - Tel. 22-1911
AGÊNCIA CENTRAL - Av. Henrique Valadares, 150 - Tel. 32-5233
AGÊNCIA ALEGRIA - Rua Alegria, 1850-A



PEÇAS LEGÍTIMAS

Peças para os automóveis Chrysler, Plymouth e para Fargo, assim como todos os accessórios, à venda nos departamentos de peças da Cia. Cipan, no Rio e nas lojas dos concessionários, no Interior.

CONCESSIONÁRIOS COM OFICINA MECANICA NAS PRINCIPAIS CIDADES DO INTERIOR

XAVIER C-12

Em tôdas as partes do mundo é ouvida a poderosa voz da Rádio Club de Pernambuco

Ouvintes de tôdas as latitudes comprovam o alcance da Rádio Club de Pernambuco, em cartas repassadas de simpatias. Estas cartas comprovam não sòmente a excelência do aparelhamento técnico da emissora, bem como sua eficiência como veículo para sua propaganda. Convidamos os anunciantes a lerem as impressões dos que nos ouvem em Duque de Caxias, no Sul, ou em Ipamerí, no Estado de Goiás. Assim poderão melhor aquilatar do que significa a sua mensagem de vendas na "pioneira das ondas curtas".

Do Dr. Donato R. Borges, 1.º Ten. Médico, residente em Ipamerí, no sul de Goiás, e assíduo ouvinte da PRA-8, recebemos a carta que abaixo transcrevemos, a qual fêz acompanhar de alguns envólucros da Pasta Eucalol, tomando parte no Concurso de Viagem ao Rio, que tem despertado entre nossos ouvintes grande interêsse.

Ipamerí, 10 de janeiro de 1948.

Sr. Diretor da Rádio Clube de Pernambuco.

Cordiais saudações:

Sou filho do Sul, mas tendo servido no Recife por largo período, trouxe daí muitas recordações, apreciando muito a terra, a tradição de seu povo, seus usos, costumes e sua música.

Assim, não poderia deixar de ouvir os programas da P. R. A.-8, para recordar-me da linda Veneza Brasileira.

Aproveito também a oportunidade para informar a V. S. da nitidez com que é ouvida essa possante estação nordestina aqui no sul de Goiás, principalmente após as 19 horas.

Sem mais, grato pela atenção e de V. S. um amigo ao inteiro dispor.

As.) Donato R. Borges
1.º Ten. Médico

Do Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque, residente em Duque de Caxias, no Estado de São Paulo, recebemos a seguinte carta:

Duque de Caxias, (S. P.), 2 de Fevereiro de 1948.

Ilmo. Sr.,
Diretor da P. R. A.-8.

Respeitosas saudações.

Desobrigando-me do grato dever para com aquêles de boa vontade, apresento-vos os meus sinceros agradecimentos pela especial atenção que V. S. me dispensou: atendendo ao apêlo que há dias vos fiz referente ao endereço de um tio meu.

Esclareço-vos que após quatro dias da expedição de minha carta a V. S., recebi um telegrama do referido tio.

Do amigo reconhecido.

as.) Dagmar Pessoa de Albuquerque.

Enderêço:
Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque
4.º Regimento de Infantaria
Duque de Caxias — São Paulo.

Do Sr. John Dinesen Hansen, residente à Av. Churchill n.º 97, sala 305-306, no Rio de Janeiro, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Rádio Club de Pernambuco PRA-8.

A resposta para a pergunta feita por esta Emissora: Qual é a casa que irá patrocinar o Bochudo? E' a seguinte: — Irá patrocinar o grande frêvo de Sebastião Lopes para o Carnaval de 48, uma das maiores casas de Pernambuco.

"CASAS JOSE' ARAUJO S. A.", Rua Duque de Caxias n.º 191.

Atenciosamente

as.) John Dinesen Hansen.

Do Sr. Verner Mélo, também residente no Rio de Janeiro, à Rua Flack n.º 11 — Riachuelo, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Exmo. Sr..,
DD. Rádio Clube de Pernambuco PRA-8.

Como ouvinte ássiduo dessa Emissora, vou responder uma pergunta feita pela mesma.

A casa que vai patrocinar o BOCHUDO é a formidável

CASAS JOSE' ARAUJO S. A., Rua Duque de Caxias, 191, Recife — Pernambuco.

Cordialmente
as.) Verner Mélo

Enderêço:
R. Flack n.º 11, Apartamento 301.
Riachuelo — Rio de Janeiro.

P. S. — Ouço tão bem os programas dessa Emissora, como se fôsse uma estação local, aliás é a única de todo o nordeste e norte do Brasil que se ouve perfeitamente.

P. R. A. 8 - RÁDIO CLUB DE PERNAMBUCO

Av. Cruz de Cabugá, 394

Representante no Rio: — F. R. Pereira de Souza & Filho — Praça Getúlio Vargas, 2 — 4.º and.

A NATUREZA EXUBERANTE

Aqui estão dois aspectos típicos de Goiás. A natureza exuberante, oferecendo fôrça para as realizações humanas como êste curioso Canal de São Simão, no Rio Verde, e a pobreza das obras de arte de uma engenharia difícil, como esta Ponte Pedro Ludovico, vista na fotografia inferior.

MOSAICOS DE GOIÁS

William W. Coelho de Souza

O engenheiro William W. Coelho de Souza, veterano colaborador de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, visitou demoradamente o Estado de Goiás. Partindo de Campinas, em São Paulo, foi a Uberlândia, no Triângulo Mineiro, e, de lá, entrou no território goiano, fazendo o percurso até Goiânia em automóvel, passando por Chapetuba, Toribaté, Avatainguará, Centralina, Araporã e Itumbiara. Aqui fêz uma inflexão para a direita com destino a Buriti Alegre, seguindo depois para Morrinhos, Pouso Alto, Hidrolândia, Aparecida e Goiânia. Daí, pela estrada de ferro, atingiu Anápolis.

Durante a passagem por essas localidades foi procurando obter informações, dados econômicos da região, de modo a ter uma idéia de suas possibilidades presentes e futuras. Com o material recolhido compôs uma série de notas, que aqui apresentamos na forma de "Mosaicos de Goiás".

Completando o quadro, apresentamos também um estudo realizado pelo engenheiro Jerônimo Coimbra Bueno, Governador do Estado de Goiás, sôbre "O Rio Tocantins".

O CAFE' NA ECONOMIA GOIANA

AS estatísticas mais positivas que possuímos sôbre o assunto são as que dizem respeito à exportação do produto, que se encaminha principalmente para São Paulo, Minas e Mato Grosso. No quinquênio 1940-1944, as nossas vendas apresentaram os volumes abaixo, tendo o quilograma por unidade de referências:

1940	2 923 751
1941	2 687 546
1942	643 404
1943	4 434 346
1944	3 351 259

Não dispomos de elementos à mão para a justificação da queda desconcertante relativa ao período de 1942, podendo a mesma ser resultante de um lapso das fontes informativas, que são os postos fiscais de arrecadação, como mesmo uma retração na exportação do produto que, por motivos também desconhecidos por nós, pode ter tido a sua produção diminuída no mesmo período.

A exportação, no quinquênio em referência, apresentou os seguintes valores:

1940	3 488 654 00
1941	7 517 367 00
1942	1 928 559 00
1943	14 780 132 00
1944	11 783 941 00

Êsses valores podem ser melhor compreendidos postos em relação ao valor total de nossas vendas para fora do Estado, nos anos em estudo. Nesse particular, aparecem as seguintes percentagens:

1940	3%
1941	5%
1942	1%
1943	6%
1944	4%

No presente registro, não externamos maiores considerações, limitando-nos à exposição dos dados estatísticos disponíveis sôbre o assunto, por tratar-se de um produto cujo contrôle, de um modo geral no país, é feito por um órgão especialmente destinado a êsse fim, que é o Departamento Nacional do Café.

GOIÂNIA

Tenho ainda na retina a agradável impressão que me causou a travessia do território de Goiás, até a sua Capital Goiânia.

Para os céticos a bela Capital do Estado do Brasil Central é uma afirmativa do valor do nosso povo e da nossa raça. Temos o vezo de não acreditar no Brasil, nas suas coisas e nos seus homens.

Não somos dos que pensam assim. Ao contrário, sempre acreditamos no Brasil e confiamos em que êle marcharia triunfante para um futuro promissor.

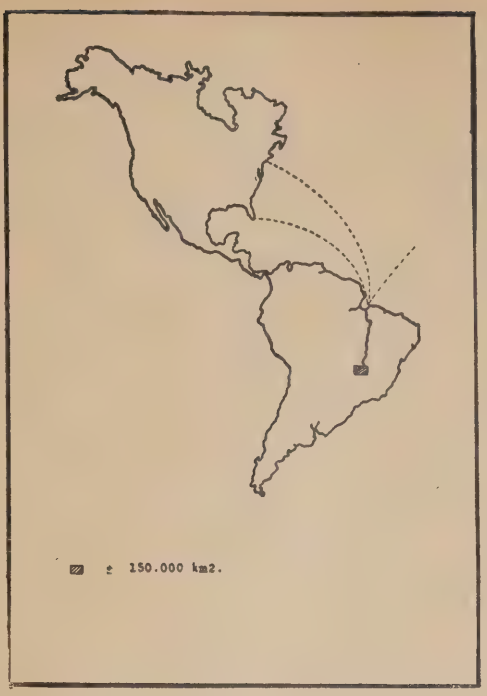
Goiânia é a demonstração cabal de que os brasileiros de hoje, como no futuro, podem confiar nos destinos do nosso país. E' que o progresso, nem sempre se pode caracterizar por lances rápidos e violentos. Ao contrário, a colaboração do fator tempo, decide dos destinos de um povo e de uma nação.

Depois de se atravessar a grande planície do Brasil Central, os olhos do viajante, descansam da paisagem que tiveram diante de si, para despertar ante o espetáculo grandioso de uma bela Capital, traçada e executada dentro de um plano harmônico e agradável à vista que se espraia pelas suas longas e largas avenidas arborizadas. em suas praças pitorescas e modernas. O que se encontra feito em Goiânia, realizado no período de 6 a 8 anos evidencia o que se pode esperar num futuro próximo. Em pleno Hinterland do Brasil, nasceu uma cidade moderna com todos os requisitos das ciências e das artes, onde não faltou o bom gôsto estético e a harmonia do conjunto.

Depois do encantamento que nos proporcionou a cidade a nossa atenção foi despertada pelas suas diversas organizações, dentre elas devemos destacar o "Departamento Estadual de Cultura do Estado", cujo mostruário é um índice bem elevado do gôsto de seus homens e da cultura de seus organizadores. As publicações que encontramos ali interessantes e variadas dão ao visitante a idéia das riquezas do Estado, do seu potencial de energias e matérias primas, do valor de seus homens e da operosidade das suas obras.

Um conjunto de Repartições Públicas, bem orientadas dão ao visitante a documentação da situação geográfica, dos seus valores econômicos e de suas riquezas.

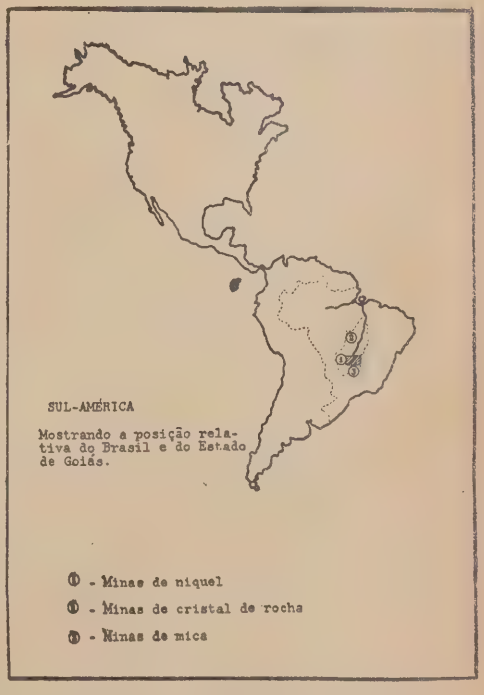
Um grupo de homens valorosos em todos os setores do saber humano. trabalha com afinco para a grandeza do Estado e de sua Capital; não se pode destacar entre êste ou aquêle, porque fazem parte de um conjunto harmônico e que bem diz do valor do nosso povo.



O primeiro objetivo é tornar aproveitável para a navegação regular uma aquavia capaz de permitir o transporte a baixo custo, com grande encurtamento de distância nas viagens para os Estados Unidos. Em seguida, permitir a radicação, no Planalto Central, de uma grande massa de imigrantes ou deslocados de guerra.

O segundo objetivo é o estabelecimento de novas bases aéreas (civis e estratégicas) no interior, capazes de assegurar o funcionamento de linhas regulares e diretas para passageiros e cargas. Esta nova rota encurtará grandemente a distância entre os Estados Unidos, o Brasil, Uruguai e a Argentina.

O terceiro objetivo seria a ligação estratégica entre os portos do norte e do sul, permitindo a comunicação entre Belém e Santos em qualquer eventualidade.



A exploração da grande riqueza mineral contida nos campos goianos pode ser considerada um outro objetivo de extraordinária importância na nova penetração pelo Tocantins.

Encontramos assim um repositório importante de informações preciosas e de estudos, de traçados ferroviários, fluviais e rodoviários, que bem de-

monstram o anseio dos goianos de se aproximarem não só do resto do país, como do mundo.

Como a pecuária, representa a maior riqueza da zona, fomos encontrá-la estudada e defendida numa magnífica organização de classe, que é a "Sociedade Goiana de Pecuária", bem instalada em prédio próprio, na alto do qual tivemos uma agradável vista panorâmica da cidade e de seus arredores.

As suas autoridades num requinte de fidalguia, cumularam a Comitiva da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, de tôdas as gentilezas, nos proporcionando o agradável ensejo de visitar as suas organizações, das quais destacamos a Emissora de Rádio local e a redação da "Fôlha de Goiás". Depois de tão fidalga acolhida, como testemunho da nossa agradável impressão e reconhecimento a todos aquêles com os quais convivemos, enviamos as nossas efusivas saudações, formulando votos pela constante prosperidade da Capital, como do Estado de Goiás.

ESTADO DE GOIÁS

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA

I — ANIMAIS ABATIDOS, POR ESTABELECIMENTO, EM 1945

N.º DE ORDEM	ESTABELECIMENTOS		ESPÉCIES		
	LOCALIZAÇÃO	NOME	Bois	Vacas	Total
1	Anápolis	Santana	2.164	463	2.627
2	Araguacema	Santa Maria	3.117	—	3.117
3	Catalão	Industrial	7.826	1.899	9.725
4	Catalão	Santa Maria	3.769	801	4.570
5	Goiandira	Santa Cecília	7.039	1.621	8.660
6	Goiandira	Santa Rosa	3.640	967	4.607
7	Ipamorí	Santa Cruz	6.493	1.357	7.850
8	Ipamerí	Santa Maria	6.634	1.992	8.626
9	Pires do Rio	Santo Antônio	4.756	1.196	5.952
10	Pires do Rio	Maratá	7.642	2.283	9.925
	TOTAL		53.080	12.579	65.659

RESERVA FLORESTAL

Nos arredores da Capital de Goiás, começa o maciço florestal denominado "mato-grosso", esta denominação, lembra a densidade da floresta aí existente.

Considerando-se isoladamente semelhantes matas, parece que há abundância de florestas no Estado ou no

O RIO TOCANTINS

JERÔNIMO COIMBRA BUENO,
Governador do Estado de Goiás.

"O Rio Tocantins, — com uma extensão navegável de mais do 2.000 quilômetros, está exigindo o esfôrço humano para desobstruir obstáculos, que vêm privando de seu natural progresso, mais de um milhão de quilômetros de terras fertilíssimas, oferecendo tôdas as vantagens à agricultura e à pecuária, bem regadas e não sujeitas a sêcas ou inundações.

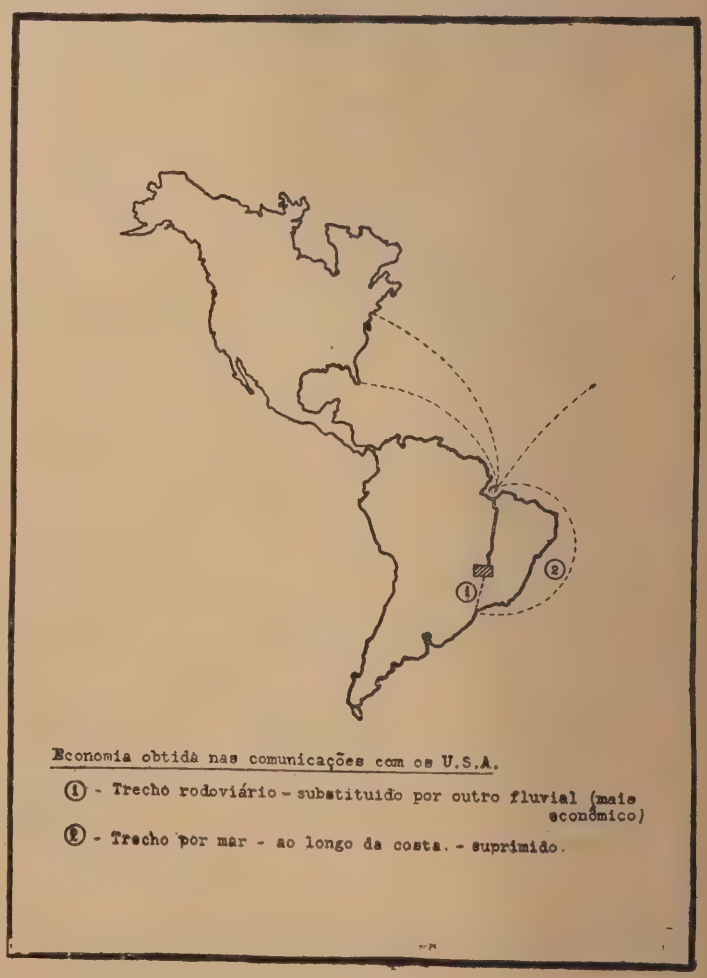
O fato dêsse rio já não ser, desde longa data, uma grande via de penetração no interior da América do Sul, reside principalmente nas cachoeiras de Itaboca, situadas no baixo Tocantins, e que sempre barraram as iniciativas de navegação regular.

APENAS UNS 100 QUILÔMETROS DE SERVIÇOS AO LONGO DO RIO

Cumpre agora regularizar diversos trechos, cuja soma total é da ordem de 100 quilômetros, que tornarão aproveitáveis mais de 2.000, dados por Deus ao Brasil, possibilitando com a navegação regular o imediato desenvolvimento das zonas pioneiras dos Estados do Pará, Maranhão, Piauí, Bahia, Norte de Minas, Goiás e Mato Grosso.

Será o maior impulso de todos os tempos ao progresso do Brasil Central, com reflexos imprevisíveis no panorama demográfico, social e econômico do país.

Esta cunha gigantesca pela América do Sul a dentro, com inúmeros afluentes navegáveis, poderá ser a via mo-



ESTADO DE GOIÁS

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA

II — PRODUÇÃO DE CHARQUE E OUTROS PRODUTOS

PRODUTOS	QUANTIDADE PRODUZIDA	
	Pesc (Kg)	Valor (Cr$)
Canelas	72.746	68.792 50
Cascos e unhas	61.225	13.805 00
Charque	5.920.707	46.590.987 70
Chifre	57.237	17.466 50
Couros	1.577.047	6.094.393 00
Crina	40.912	34.348 00
Farinhas de ossos	—	—
Farinha de sangue	—	—
Glândulas diversas	9.781	120.308 00
Linguas	78.126	677.930 00
Pele de "Nonatus"	7.673	36.431 00
Rótulas	74.246	16.216 20
Sêbo	1.363.844	5.749.316 50
Tendões	9.407	21.078 00
Tripas	64.649	112.630 50
TOTAL	9.337.600	59.553.702 90

Brasil, mas examinando êsse patrimônio, em comparação com o resto do país, aparece evidente uma verdade digna de consideração.

Infelizmente do Amazonas ao Sul e considerando o Nordeste, a devastação das matas que tem sido feita reduziu consideravelmente o nosso patrimônio florístico. E com isso se tem modificado profundamente o clima do país. Segundo admitem os estudiosos do assunto, para dar um exemplo do que tem sido a devastação das nossas matas, o Nordeste na parte sujeita as sêcas, foi uma região povoada de matas, desapereceram estas e com elas modificou-se o regime das chuvas e o das águas dos seus rios; aquelas escassearam quase desaperecendo e êstes só tem água quando chove e funcionam no regime torrencial.

E o interessante, o fenômeno das sêcas pela contínua derribada das matas do Nordeste ao extremo Norte, caminha na mesma direção procurando o Vale Amazônico. A previsão dos técnicos admite que a região sêca caminha em futuro próximo para o próprio Amazonas. Os seus homens não

derna de penetração e comunicação de uma imensa caudal humana, que irá ocupando as terras marginais da grande artéria, bem como as terras altas do maciço central do Brasil, onde o grande rio tem suas nascentes.

COMO FINANCIAR E EXECUTAR A GIGANTESCA OBRA

Esta vultosa realização poderia perfeitamente ser concretizada em poucos anos, diretamente pelo poder público, ou com maior eficiência, por uma grande companhia sob fiscalização oficial. O capital invertido, nas obras públicas, a ser levantado de preferência no estrangeiro, mais os juros, poderiam ser amortizados com parte da dotação anual de 3% sôbre as rendas nacionais, reservada pela Constituição Brasileira, para aplicação no vale do Amazonas, e que já corresponderão a mais de Cr$ 360.000.000,00 anuais, crescendo com o aumento daquelas rendas. Uma pequena parte dessa verba, bastaria para essa amortização.

RADICAÇÃO DE GRANDES MASSAS HUMANAS

Além do elemento humano nacional, que irá se fixar no local, a região é ideal para uma imediata e planejada localização de grandes massas de deslocados e imigrantes, que hoje constituem pesado ônus e um problema de premente solução para as Nações Aliadas.

Extensas áreas devolutas, de aproveitamento fácil, iriam se tornando exploráveis à medida que as obras de desobstrução do Tocantins fôssem avançando. A escassa população aí radicada atualmente não poderá gerar complexos problemas sociais para a nova população, as terras devolutas permitiriam um retalhamento planificado e racional, liberando milhares e milhares de pequenas propriedades de custo baixo, bem dotadas de recursos naturais e tôdas com acesso fácil à grande aquavia, com uma capacidade, praticamente ilimitada, para transporte de uma produção em grande escala.

Altas autoridades brasileiras, americanas e das demais Nações Unidas, têm admitido que seria muito mais lógico e produtivo a aplicação imediata de algumas dezenas de milhões de dólares na América do Sul, para proporcionar lar e espaço para trabalho às famílias deslocadas ou em excesso em muitos países da Europa, do que o atual dispêndio não de dezenas mas de centenas de milhões de dólares por ano sem possibilidade de recuperação, deixando em aberto um problema cuja solução vai se agravando dia a dia.

A inversão na região do Tocantins de uma parte dos milhões de dólares, que atualmente estão sendo, não invertidos, *mas consumidos,* na Europa, tão somente em alimentação e vestuário, — viria fácil e prontamente solucionar de modo definitivo um problema comum ao Brasil e às demais nações interessadas, com a conquista de novas áreas para a civilização.

Nas grandes faixas elevadas do maciço central do Brasil impera um clima ameno, idêntico ao das regiões temperadas da Europa. As altitudes aí variam entre 500 e 1.500 metros sendo os terrenos naturalmente saneados. Somente no território do Estado de Goiás, tais áreas abrangem mais de 150.000 km2. Um número ilimitado de colonos, deslocados da guerra, poderá aí encontrar todos os elementos, para ombro a ombro com os brasileiros, construírem novos lares permanentes.

Não há dificuldades insuperáveis para a imediata localização de uma leva inicial de uns cinquenta mil euro-

se aperceberam ainda do perigo que os ameaça e as derribadas se processam em todo o grande Estado da Bacia Amazônica, numa intensidade e extensão terrivelmente alarmante.

Chegando mais perto de Goiás, temos o efeito da destruição das matas com o que ocorre no Estado do Rio de Janeiro, onde o desnudamento das suas serras produziu as enchentes da baixada fluminense, transformando a região num pantanal doentio e inóspito.

Percorrendo essa região, parece incrível que naqueles lugares pudesse ter havido no tempo do trabalho escravo as fazendas, cujos vestígios se encontram mostrando que ali viveu um núcleo de criaturas sem sofrer os perigos da malária. E' que naquele tempo, as matas protegiam os rios das enchentes que porventura se pudessem processar com as águas que caíssem das serras. As matas que aí existiram protegendo os flancos das serras, e os cursos dágua evitavam os pantanais de hoje. Sem as matas de outros tempos o Estado do Rio, se tornou deserto improdutivo e doentio.

Em São Paulo, a destruição das matas que se tem feito desde a chamada zona Norte da Estrada de Ferro Central do Brasil, até o Oeste e ultimamente na Alta Sorocabana, Alta Paulista e Noroeste, criou o aspecto de deserto, de terras improdutivas e pior que tudo isso modificou radicalmente o clima do Estado, se apresentando como consequência o regime incerto das chuvas, a impetuosidade dos ventos, a frequência do granizo e outras intempéries.

Tão terrível tem sido semelhante destruição, que as Estatísticas Oficiais da Secretaria de Agricultura de São Paulo, admitem que dentro de 30 anos, estarão completamente esgotadas as últimas reservas florestais do Estado. O mal caminhou na direção do Norte do Paraná e as suas consequências se repetem impiedosamente, porque quando o homem atenta contra a natureza, e porque suas leis não podem ser derrogadas sofrem as consequências dos seus atos imprudentes. As matas são necessárias para a estabilidade do regime das chuvas, a marcha dos ventos e a proteção contra as intempéries. Destruindo-as o homem elimina o seu amparo natural e sofre as consequências de seu gesto temerário.

Como tudo isto é verdade, a vida progressista de Goiás que agora começa, deve evitar para os seus filhos de hoje e principalmente para as gerações futuras, o deserto árido e o clima inóspito que a ausência da mata propicia.

Semelhante verdade, é tanto mais eloquente quando se considera a sua situação geográfica em pleno centro do país, na sua parte quente; precisamos aí da proteção salutar das árvores.

Em um clima como o de Goiás, a sombra de uma árvore é não só um refrigério para o bem estar dos homens e dos animais, como uma necessidade imperiosa para sua própria vida.

As suas cidades, deverão ser amplamente arborizadas com frondosas essências, os seus pastos pontilhados a miúdo da sombra benfazeja das grandes árvores; nas suas terras de cultura é indispensável conservar igualmente muitas árvores grandes para abrigo dos operários e dos animais

---

peus, nesta região, enquanto são atacadas as primeiras obras do grande rio. Uma equipe de homens decididos, dispondo de autonomia, responsabilidade direta de execução e dos necessários recursos financeiros, poderá em curto prazo localizar esta população, em áreas adequadas, que se tornarão os núcleos pilotos, para a radicação paulatina de uma grande imigração de muitas centenas de milhares, logo após a ultimação das obras essenciais. — Êstes núcleos, a exemplo do que tem sido feito com sucesso no Canadá, poderão ser estudados, localizados, levantados e habitados por meio de aviões, num tempo mínimo. — Acresce que no Brasil graças ao hercúleo trabalho da FAB, do Correio Aéreo Nacional e de todos os nossos dedicados aviadores, a região do Tocantins está desbravada eplo ar, sendo necessária apenas a construção, praticável a curto prazo, de mais algumas pistas auxiliares de pouso, pelo ar, sendo necessária apenas a construção, praticável etapa, cêrca de cinquenta mil imigrantes.

UMA ILIMITADA FONTE DE ABASTECIMENTO PARA O MUNDO

Atualmente, na região que fica pouco ao Sul do último pôrto navegável, já se torna necessária uma campanha no sentido de que os atuais plantadores não ampliem suas áreas cultivadas porque estariam ameaçados de engarrafamento pela falta de transporte. A única ferrovia de que dispõem já está ultrapassando seu limite de capacidade transportadora, e a produção agrícola tão promissora na região, apenas atingiu a casa dos quatro milhões de sacas de sessenta quilos de cereais! Futuramente, quando se normalizar a situação alimentar do mundo, esta situação poderá se agravar devido ao preço oneroso do transporte, de modo a condenar todo o esfôrço que fôr além da produção do necessário para o consumo local.

A única solução, mesmo para a pequena massa humana que hoje moureja na região, é uma via líquida, que conduza diretamente ao mar e a baixo custo, a sua produção.

Com o Tocantins libertado dos seus obstáculos naturais, poderão ser exportadas por Belém, milhões de toneladas de trigo, arroz, feijão, milho, café, fumo, carnes, couros e os mais variados produtos, que alcançarão facilmente aquêle pôrto, para atenderem às necessidades do país e do exterior.

E' forçoso assinalar, que o Tocantins navegável, possibilitará um aproveitamento definitivo das reservas minerais do Brasil Central, e se se incluem com grande atualidade, as maiores reservas do mundo de níquel e de cristal de rocha. Muitos outros minérios, assinalados na região inclusive o ouro poderão constituir fontes inesgotáveis de riqueza.

UM GRANDE ENCURTAMENTO DE DISTÂNCIAS

As importações de manufaturas e as exportações de matérias primas e produtos alimentícios para os Estados do Norte e para os Estados Unidos da América e outros países, teriam uma redução de trajeto superior a 3.000 quilômetros.

A tão grande encurtamento de distâncias deverá ser acrescida ainda a diferença de preço entre o transporte por terra (ferroviário e rodoviário) entre o Brasil Central e os portos do Sul (Santos) e o transporte via fluvial desta mesma região Central para os portos do Norte (Be

contra a canícula, os ventos e as chuvas.

Assim sendo, faço um apêlo às autoridades do Estado e da Capital, Sr. Governador, Sr. Prefeito Municipal e a todos os homens de responsabilidade na Administração, para a conservação das matas de Goiás. Representam hoje uma riqueza e serão a garantia da vida futura de sua Capital, como do Estado. O progresso pode caminhar ao lado das matas, não há necessidade de destruí-las em benefício da marcha ascensional de um povo, de um Estado e de uma Nação.

Que a inteligência brilhante dos homens que encontrei em Goiás, possa preservar para os presentes e os pósteros o patrimônio florístico dos arredores de sua Capital.

A Agricultura e a Pecuária, como as Estradas de Ferro e de Rodagem, podem persistir sem a destruição das matas. A sua Capital pode se expandir conservando-se as matas dos seus arredores. Elas são uma necessidade para a vida dos habitantes de Goiânia em razão do clima, como da sua situação geográfica e topográfica da cidade. Que a inteligência de seus homens detenha a sanha destruidora dos lenhadores, fabricantes dos desertos nas terras do Brasil.

Entre as curiosidades que se acham expostas no Museu do Departamento Estadual de Cultura, encontra-se a madeira denominada "Pau de Areia", cuja cinza conforme se vê na página 60, da monografia, "Riqueza Vegetal do Planalto Goiano e do Vale do Tocantins", apresenta um teor de sílica de 89,7%; com cujo material são fabricados tijolos refratários aplicados para fornos que trabalham a altas temperaturas.

POSSIBILIDADES ECONÔMICAS DA REGIÃO

Pecuária — A situação geográfica do Estado de Goiás e sua topografia em condições naturais apresentando dois tipos de pastagens, uma constituída dos campos naturais cobertos do Jaraguá, que é nativo na região e se encontram mais próximos dos seus vales, enquanto que na parte alta do chapadão, se estendem a perder de vista os tabuleiros, cujo solo é coberto de gramíneas e algumas leguminosas, constituindo estas partes o segundo tipo de pastagens, favorecendo assim as possibilidades para a pecuária.

Aproveitando-se as condições naturais apontadas e as matrizes das características do gado indiano de Goiás, poder-se-á com certo esfôrço e em pouco tempo, criar um rebanho bom, utilizando-se os reprodutores criados na Fazenda de seleção do gado indiano de Uberaba, do Ministério da Agricultura, onde se acham reunidos elementos magníficos, como índices das três raças indianas.

Mais tarde dêsse mesmo rebanho poderá sair por meio de uma seleção especializada, um tipo de Zebu leiteiro, cujos reprodutores se destinarão a tôdas as zonas de criação do gado indiano.

Devemos caminhar para eliminar de um mesmo rebanho, animais representativos das três raças; não só nos seus aspectos morfológicos, inclusive a pelagem, como nas suas aptidões para o corte, o trabalho e a produção leiteira.

---

lém). Considerando-se o grande consumo de produtos do Cento no Norte e vice-versa, parece inconcebível, que tais utilidades até hoje, continuem bordejando inutilmente mais de 3.000 quilômetros de costa brasileira, onerando cada ano a economia nacional em muitas dezenas de milhões de cruzeiros e limitando de modo assustador o nível de produtividade "per capita" dos habitantes do interior do país.

UMA LIGAÇÃO ESTRATÉGICA NORTE-SUL

Êste grande rio possibilita ainda uma ligação estratégica de primeira ordem do pôrto de Belém do Pará ao pôrto de Santos, em São Paulo. Esquematicamente comporta três grandes trechos:

1.º — *Um trecho fluvial* — de Belém do Pará ao último pôrto navegável do Tocantins.

2.º — *Um trecho rodoviário* — dêsse pôrto até a extremidade dos trilhos da Estrada de Ferro Paulista, em Colômbia, margem do Rio Grande, Estado de São Paulo.

3.º — *Um trecho ferroviário* — de Colômbia a Santos, servido pela melhor linha férrea do país, em bitola larga

Esta ligação Norte-Sul teria grande capacidade de transporte e seu trecho rodoviário poderia ser enquadrado no Plano Nacional, e construído para suportar as modernas viaturas militares ou civis, de trinta ou mais toneladas. *Na hipótese infeliz de uma nova guerra, esta via "Santos-Belém" seria uma grande arma para a Nação.*

BELÉM PÔRTO DO BRASIL CENTRAL

Com o advento da navegação do Tocantins, Belém do Pará alcançará a função que sua posição geográfica assegura, de grande entreposto de comércio interno e externo. Com o desenvolvimento da bacia do Tocantins, êsse pôrto será um dos mais movimentados do país, e por êle passará uma produção capaz de por si só garantir a melhoria de vida das populações mal alimentadas da Amazônia e ainda uma contribuição substancial de alimentação para o mundo.

Por Belém do Pará, também serão importados produtos manufaturados, máquinas e outras utilidades, sempre a custo ínfimo de transporte fluvial.

Belém do Pará em poucos anos poderá preencher no Norte a função que hoje desempenha no Sul o pôrto de Santos; e o fará com vantagens, dada a sua excepcional situação, na embocadura de todo o sistema amazônico: será sem dúvida uma grande metrópole e nessa época lá estarão radicados, experimentados e desenvolvidos, — financeira e tecnicamente, — os homens capazes de se tornarem os pioneiros da nacionalidade, na conquista efetiva e prática da Amazônia.

INTERÊSSE DO GOVÊRNO

O Excelentíssimo Senhor Presidente Eurico Gaspar Dutra e altas autoridades encaram os problemas do Brasil interior com grande objetividade e animam as iniciativas que farão de nossa terra, uma grande Nação.

E entre estas, ressalta o aproveitamento das nossas grandes vias fluviais, assinalando um novo ciclo para a civilização brasileira, de mais alta expressão de Unidade Nacional.

Enquanto se trabalha pelo melhoramento do rebanho bovino que parece ser o escôpo da Sociedade Goiana de Pecuária, pode-se cuidar da instalação de Matadouros Frigoríficos, como meio de industrialização perfeita e completa do boi.

Há idéia da instalação de um em Uberlândia; neste sentido, vários estudos têm sido realizados. Assim também se projeta a construção de outro em Goiânia.

Semelhantes iniciativas diminuiriam o problema do transporte do gado em pé, que transita pela S. Paulo-Goiás a Mogiana, a Paulista e Santos-Jundiaí. Parte da produção iria para os Matadouros regionais, assinalados e outra seria enviada para as arqueadas; restando uma outra para a exportação até São Paulo. A tendência é de que em dias próximos, se venha concretizar em realidade a iniciativa em aprêço, a qual beneficiará as zonas produtoras e facilitará o abastecimento dos matadouros municipais intermediários; que poderão receber carne de melhor qualidade.

O problema dos Matadouros Frigoríficos, regionais, é dêstes que clama por soluções prontas e satisfatórias.

Esperamos que, breve se concretize em realidade, quando a atenção dos homens, se deixar de preocupar com coisas secundárias, de interêsses pessoais e políticos estreitos, e se puder estender aos assuntos de caráter econômico, como o presente e que dizem de perto com o bem estar da coletividade.

As condições especiais do meio goiano, propiciam no momento a pecuária e fazem desta atividade o fundamento de sua riqueza. Ela porém, sem grandes reformas, poderá tomar normas mais modernas, capacitando o melhor aproveitamento das pastagens nativas.

Os proprietários de gado precisam ir compreendendo que, os animais domésticos requerem cuidados e que é preciso sair da exploração primitiva dos rebanhos, para entrarmos numa fase mais intensiva, melhorando as pastagens, os rebanhos, dando instalações adequadas aos animais nas fazendas e conduzindo a exploração para bases econômicas, em que o número de animais e a sua produção, — de carne ou de leite, esteja proporcional ao valor da terra e ao capital que se acha nela representado, como no próprio rebanho.

Cafezais — Do que pudemos ver, as lavouras cafeeiras que examinamos, se encontram em mau estado, pelas constantes depredações que sofreram sob a ação da erosão, e dos tratos culturais que lhes foram dispensados.

Entretanto, elas assentam em terras de boa qualidade; muitas poderão ser restauradas e as novas lavouras a serem formadas, deverão ser feitas em bases racionais e econômicas.

Assim indicaremos o seguinte: 1.º — defesa do solo, pela construção dos cordões de contôrno; 2.º — a *humificação* das terras dos trechos defendidos, plantando-se leguminosas, para restituir a matéria calcinada pelo sol, ou levada nas enxurradas das grandes chuvas; 3.º — replantio sistemático das falhas e substituição das árvores velhas por mudas novas; 4.º — plantar as mudas com sementes prove-

EM RESUMO

O aproveitamento do vale do Rio Tocantins e seus tributários e a colonização dos altiplanos do Brasil Central, estão exigindo a imediata constituição de uma comissão de técnicos para estabelecer os necessários planos projetos, orçamentos e demais condições essenciais à execução das obras e serviços necessários, para:

a) — tornar navegáveis o Rio Tocantins e seus tributários;

b) — serem ligados por uma rodovia de 1.ª classe o último pôrto do Rio Tocantins e a extremidade dos trilhos da E. F. Paulista;

c) — a colonização da região — vale do rio e maciço central do país;

d) — estabelecimento permanente de novas bases aéreas, com pistas concretadas;

e) — o estabelecimento das condições para o financiamento de tais obras, mediante empréstimo internacional, ou outra fórmula eficiente e rápida.

E com tais providências seria possível atingir dois grandes objetivos:

1) — A vida no Brasil Central de uma grande massa de brasileiros, de imigrantes, ou deslocados da guerra, capacitados para produzir, que poderiam ir sendo localizados desde já, para desenvolverem na região uma nova civilização mediterrânea.

2) — O uso do Rio Tocantins e seus tributários, como uma grande via líquida de comunicações."

EXPORTAÇÃO GERAL DO ESTADO

Por Exatoria em 1943

Peso líquido em quilos e valor comercial em cruzeiro

Exatoria	Peso	%	Valor	%
Total Geral.....	138 215 292	100,00	249 139 839	100,00

ANO DE 1944

PRODUTOS	TOTAL DO ANO
Totais gerais.....	109 324 145
Animais vivos.....	40 800 265
Total de gado.....	40 791 662
Matérias primas.....	11 178 367
Gêneros alimentícios.....	52 367 764
Manufaturas.....	4 977 749

ANO DE 1945

PRODUTOS	TOTAL DOS ESTADOS
Total geral.....	331 220 339
Animais vivos.....	150 961 523
De origem animal.....	17 709 704
De origem vegetal.....	6 945 823
De origem mineral.....	17 137 303
Gêneros alimentícios.....	135 343 017
De origem animal.....	48 997 003
De origem vegetal.....	36 342 082
Tapioca.....	495
De origem animal.....	117 635
De origem vegetal.....	407 127
De origem mineral.....	350 038
Manufaturas diversas.....	2 248 049

nientes de plantas selecionadas; 6.º — dispor os trabalhos para o início da tarefa do sombreamento, realizando a primeira etapa por meio da Cassia Strobiliácea, — do Guandu e depois do Ingazeiro. Também êste é um meio valioso de humificação do solo, porque as plantas deixam cair no chão grande quantidade de fôlhas, constituindo camadas de matéria orgânica de 0,20 à 0,30 centímetros de profundidade.

Há várias fontes de matéria orgânica: o estrume dos grandes animais; das aves; as leguminosas; as tortas, os compostos. O indispensável é que levemo-la aos solos de uma destas formas, como elemento indispensável de sua defesa e da conservação da sua fertilidade.

Os novos cafezais que se tenham de formar deverão ser plantados em curvas de nível; com mudas de sementes boas; em covas bem estercadas, completando-se pelo sombreamento que se poderá empreender como no caso anterior, o provisório, com a Cassia Strobiliácea e o Guandu, e o definitivo com o Ingazeiro. Como êste é de crescimento lento, — planta-se uma das outras leguminosas primeiro; quando estiverem crescidos os Ingazeiros; os outros serão cortados e fornecerão lenha.

Certo de que, é possível melhorar as condições das lavouras, restaurando as suas árvores e defendendo o solo.

Dentro de um programa sistemático, metódico e econômico, nas bases acima indicadas, é possível dentro de pouco tempo, mudar completamente o aspecto das lavouras e com isso suas condições econômicas aumentando a produção por mil pés, melhorando a qualidade do produto e criando uma riqueza sólida na região.

O conjunto de operações indicadas, poderá ser levado a efeito por número restrito de funcionários, pouca aparelhagem, relativa pequena despesa e sempre com grandes lucros.

Temos a experiência do que neste sentido estamos realizando em São Paulo e Minas Gerais; e isso nos autoriza a falar com absoluta segurança no plano acima traçado.

Culturas anuais — As terras boas dos vales dos rios da região propiciam a cultura dos cereais — arroz e milho.

Para que tais culturas assumam características econômicas, devem ser feitas a máquina.

No caso do arroz — o preparo das terras, o plantio, a adubação, as capinas, a colheita, a batedura e a ensacagem das sementes se deverá processar no campo. Em uma palavra todo o trabalho deverá ser mecanizado.

Isto diminui o custo de produção e permite ao produto lutar com as despesas até o mercado de consumo.

O mesmo acontece com a cultura do milho. Tôdas as suas operações igualmente poderão ser executadas a máquina, desde o preparo da terra, ao corte de seus colmos.

Se em São Paulo ou outros Estados, mais próximos do litoral se de-

HIME Comércio e Indústria S. A.

52 - Rua Teófilo Otôni - 52

FONE: 23-1741 - CAIXA POSTAL: 593 - RIO

FABRICANTES
IMPORTADORES
EXPORTAÇÃO

DEPÓSITO DE FERRO E AÇO

Rua Sacadura Cabral, 108 a 112

TELEFONES: 43-6282 E 43-0396

verá intensificar o emprêgo das máquinas nestas culturas, maximé em Goiás, que se acha tão longe do litoral.

Igualmente deve-se procurar empregar a irrigação na cultura do arroz. Não se justifica hoje que se façam grandes inversões de capital nesta cultura e se a deixe a mercê do tempo, esperando as chuvas providenciais.

A irrigação possibilitaria o aproveitamento subsequente da terra preparada e plantada para o arroz e depois da colheita dêste, ser utilizada na cultura do trigo, que está provado dá bem em Goiás.

Devemos sair da rotina atual a fim de que a produção de cereais se torne econômica permitindo-lhes lutar até chegar aos mercados.

CONCLUSÕES

A excursão que empreendemos foi bastante interessante não só do ponto de vista das observações que fizemos, das relações que mantivemos, dos dados que conseguimos, como da possibilidade de conseguir da parte econômica o apoio para a idéia da construção de Matadouros Friforíficos, sendo um em Uberlândia do trecho da Mogiana e outro em Goiânia, já na zona de influência da Goiás.

Do ponto de vista da Companhia, as pesquisas que realizamos servirão para orientar resoluções futuras, que poderão influir para a solução de problemas importantes para a região, como sejam: a colonização, a produção agrícola e o transporte não só da agricultura como das abundantes matérias primas da região; e isso porque muito embora a pecuária seja a principal riqueza da zona tôda que percorremos, há ainda no tocante à agricultura, plantações de café, a cultura do arroz em larga escala, do milho também em escala apreciável, como diversos produtos nativos.

Assim sendo, é possível que se realize alguma coisa de proveitoso em benefício da região.

Do estudo que fiz do projeto do Governador, em virtude do qual a produção do Brasil Central, demandaria Belém do Pará via Tocantins, embora considere uma tentativa interessante, parece-me um projeto arrojado, que só poderá ser realizado com o concurso de capitais americanos.

Julgo uma solução para o futuro, e que entretanto deverá ser empreendida. No momento parece-me que o surto de progresso de Goiás, se pode conseguir mais fácil e rapidamente, não só na parte da influência da Mogiana, como na da Goiás, tendo-se em vista o aproveitamento das terras de cultura dessas regiões, atraindo para as mesmas os imigrantes estrangeiros da Europa Central, que os aliados desejam localizar nos países de colonização, como o Brasil.

Situada semelhante colonização, de elementos propriamente lavradores nos seus países de origem, desapropriadas as terras ou divididas as terras devolutas entre êles e resolvida a questão da extensão de trilhos, seja da Mogiana, seja da Goiás, poderemos mais rapidamente, desenvolver a vida e a produção do grande Estado do Brasil Central. Um plano nessas bases, parece-me mais viável, e nesse sentido tive ocasião de trocar idéias com os companheiros de comitiva. E' certo que a região que percorremos merece amparo e oferece um futuro promissor e dentro de um período relativomente curto, se forem atendidas diretrizes razoáveis.

Coca-Cola
MARCA REGISTRADA
EXPANDE-SE NO BRASIL!

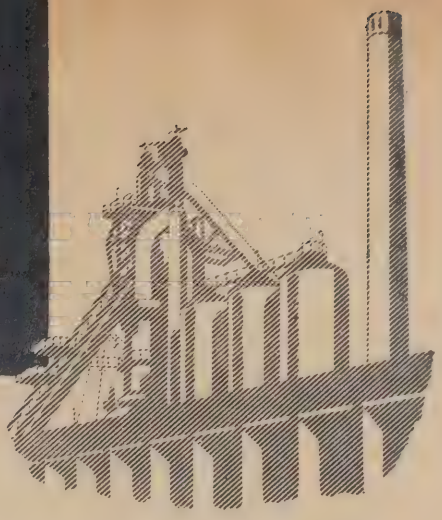
CAPITAIS BRASILEIROS, CONFIANTES NO ÊXITO DA MAIS FAMOSA BEBIDA AMERICANA, EMPREENDEM A MONTAGEM DE FÁBRICAS EM VARIOS PONTOS DO PAÍS

O sucesso de Coca-Cola no Brasil vem comprovar que essa bebida agrada a todos os paladares. Coca-Cola já conta com fábricas em várias cidades como Rio, São Paulo, Porto Alegre, Curitiba, devendo ser instaladas as de Santos, Campinas e Niteroi. Na foto vemos uma fábrica modelo de Coca-Cola em Atlanta, Estados Unidos. Fábricas como estas estão produzindo Coca-Cola no Brasil.

Produzida com um xarope de essencias naturais, agua purissima e açucar da mais alta qualidade, Coca-Cola é um produto em cuja fabricação, em qualquer de suas fases, não toca a mão do homem. As garrafas especiais são lavadas e higienizadas automaticamente, e todo o processo industrial garante que a bebida seja sempre idêntica e com idêntico sabor.

Vemos nesta foto a fase final do engarrafamento, na qual as garrafas são cuidadosamente examinadas por meio de lentes e focos de luz. As fábricas engarrafadoras brasileiras de Coca-Cola estão sendo constituidas com capitais nacionais e locais para cada cidade, com a orientação técnica de "The Coca-Cola Export Sales Co.", Av. Rio Branco, 257 - 14.º, Rio.

O EXEMPLO DOS ESTADOS UNIDOS CONFIRMA O GRANDE FUTURO DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA NACIONAL



Tal como está acontecendo nos Estados Unidos, aumenta cada vez mais no Brasil a aplicação de chapas de aço nos mais importantes ramos da indústria.

Para atender às crescentes necessidades dêsse consumo, a ARMCO — como distribuidora de VOLTA REDONDA — está suprindo o nosso mercado com as chapas e outros produtos laminados produzidos naquele grande centro da siderurgia nacional e completando essas entregas com materiais de sua própria importação, tais como: aços inoxidáveis ao cromo níquel, chapas elétricas de aço silício, chapas aluminizadas, chumbadas, galvanizadas PAINTGRIP, galvanizadas ZINCGRIP, ENAMELING para esmaltar, laminadas a frio especiais para repuxar e estampar, laminadas a frio PAINTGRIP e outras.

A ARMCO orgulha-se em contribuir — dêsse modo — para maior desenvolvimento da indústria brasileira colocando à sua disposição os melhores produtos de VOLTA REDONDA e os materiais especializados saídos das suas usinas norte-americanas !

EXEMPLOS TÍPICOS DO AUMENTO DA APLICAÇÃO DE CHAPAS DE AÇO

1920 AUTOMÓVEIS **1947**

368 quilos de chapas de aço e guarnições.

1104 quilos de chapas de aço e guarnições.

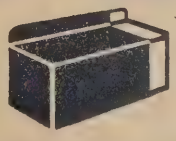
1940 CALDEIRAS **1947**

32 % de chapas de aço

77% de chapas de aço.

1925 FOGÕES A GÁS **1947**

Chapa de aço 45% do pêso.



Chapa de aço 86% do pêso.

1920 REFRIGERADORES **1947**

Pràticamente sem chapas de aço.

Fabricados com 102 quilos de chapas de aço.

1940 BANHEIROS E ESGOTOS **1947**

12,5% fabricados com chapas de aço.

42% fabricados com chapas de aço.

ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A

Rua da Alfandega, 107 – Rio de Janeiro

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO — PORTO ALEGRE — CURITIBA — BELO HORIZONTE. Agentes nas outras capitais dos Estados.

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RUA DA QUITANDA, 129

CAPITAL E RESERVAS ..... Cr$ 103.730.718,00
DEPÓSITOS ..... Cr$ 281.120.432,00

Recebe depósitos à vista e a prazo.

Concede taxas especiais nas operações de desconto à indústria e ao comércio.

Emite letras hipotecárias ao portador, juros de 7% a. a., com cupões semestrais e garantidas especialmente pelos seus empréstimos hipotecários.

O Banco recebe ao par essas letras, em pagamento de amortizações vencidas de qualquer dos seus empréstimos hipotecários.

TABELA PARA DEPÓSITOS

DEPÓSITOS POPULARES — LIMITE CR$ 10.000,00
Juros 5,5% a. a.

DEPÓSITOS LIMITADOS — LIMITE CR$ 200.000,00
Juros 5% a. a.

DEPÓSITOS À VISTA — SEM LIMITE
Juros 3,5% a. a.

DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO
30 dias — Juros 4% a. a.
60 " " 4,5% a. a.
90 " " 5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO
De 6 meses — Juros 5,5% a. a.
De 12 " " 6% a. a
De 24 " " 6,5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO — RENDA MENSAL
De 12 meses — Juros 5,5% a. a.
De 24 " " 6% a. a.

SOROCABANA

Resultados Econômicos da Eletrificação da E. F. Sorocabana

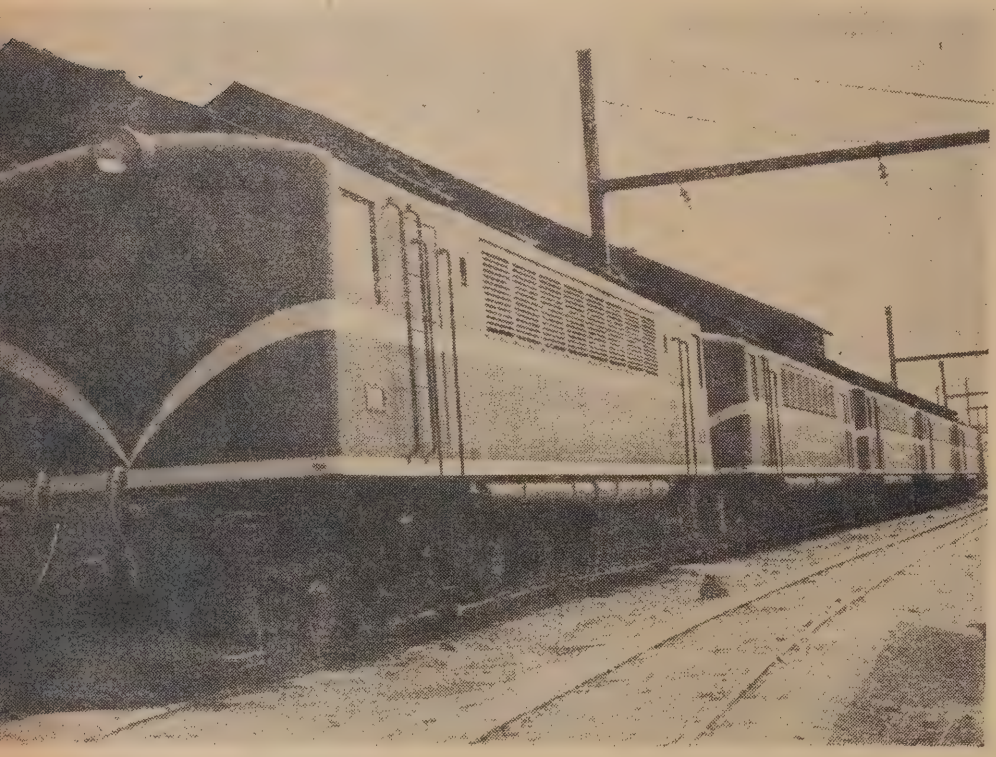
EM 1944 — 16 de novembro — circulou a primeira locomotiva elétrica nas linhas da E. F. Sorocabana, entre São Paulo e Amador Bueno. E, em dezembro seguinte, verificara-se a inauguração da tração elétrica de São Paulo a Sorocaba. Posteriormente, a 24 de julho do ano seguinte era entregue ao tráfego geral o trecho restante da linha-tronco em via dupla, ou seja, de Sorocaba a Santo Antônio. Dispunha a Estrada de 20 locomotivas elétricas, de 2.400 H. P., que vinham se alinhar entre as suas unidades de maior potência tratora e maior pêso por eixo (18 toneladas). Empreendimento da mais ampla importância para a grande ferrovia estadual, os resultados econômicos auferidos a partir de então, com a tração elétrica, no tráfego daquele trecho, justificam plenamente as mais otimistas espectativas e exaltam a iniciativa de eletrificação da Sorocabana, ato que se deve ao atual Governador Adhemar de Barros, em 1941, quando Interventor Federal. Para que os leitores possam avaliar o que representa a eletrificação da Sorocabana, não só quanto à modernização, mas principalmente quanto à intensificação do tráfego e alta economia de combustível, a seguir vamos apresentar dados bastante elucidativos e impressivos. Tais informações se referem aos trabalhos efetuados no trecho S. Paulo a Santo Antônio. Para tornar evidente a elevada produção de transporte alcançada com a tração elétrica na Sorocabana, faz-se necessário, preliminarmente, observações de ordem geral.

Do total de 321 locomotivas que a E. F. Sorocabana tinha em serviço, 301 a vapor e 20 elétricas, 243 dispunham de um esfôrço de tração inferior a 14.000 quilos, das quais 133 com fôrça de tração média inferior a 10.000 quilos, contando-se entre elas 21 locomotivas com menos de 4.000 quilos de fôrça tratora.

As 58 locomotivas restantes de 14 toneladas e mais de 14 toneladas de fôrça de tração, — compreendendo 6 locomotivas Mallet (700); 20 Montanhas (800); 22 Overland (1.000); 2 Santa Fé (900) e 8 locomotivas-tender (71 a 78), — constituíam, com as 20 locomotivas elétricas, as unidades de maior potência da Estrada.

Locomotiva elétrica que vára os campos paulistas como símbolo de uma nova época.

O combóio elétrico da Sorocabana trouxe ao potencial ferroviário paulista um aumento de capacidade capaz de corresponder às necessidades de transporte do progresso do grande Estado.



PERCURSO EFETIVO

TABELA I

UNIDADES DE TRAÇÃO	UNIDADES KM.
20 locomotivas elétricas	2.115.915
4 unidades triplex	245.126
20 locomotivas 800	1.929.418
22 locomotivas 1000	1.660.927
2 locomotivas 900	127.097
6 locomotivas 700	340.105
TOTAL	6.598.588
Percurso total da Estrada	13.874.538

Somente 70 dessas locomotivas e as quatro unidades elétricas triplex, realizaram cêrca de 50% do percurso efetivo total (trens-km) das unidades de tração da Estrada, conforme atestam os dados seguintes, relativos ao ano de 1946: (Vide Tabela I)

E' também interessante notar que o trabalho em toneladas-km de pêso bruto rebocado realizado pelas 70 mais possantes locomotivas da Estrada, inclusive as 20 elétricas e as 4 unidades triplex, é mais de 50% do total realizado pelo parque de tração de 321 locomotivas e os quatro trens unidades:

TRABALHO POR LOCOMOTIVA-DIA

Indicamos abaixo o trabalho realizado por locomotiva-dia nos últimos 3 anos, tração a vapor e tração elétrica, tendo em vista o material realmente mobilizado, isto é, a média diária de locomotivas em serviço: (Vide Tabela II)

O trabalho apresentado pela tração elétrica por locomotiva-dia é mais de três vêzes maior que o da tração a vapor.

TRABALHO POR TREM-HORA

Foi o seguinte o trabalho realizado por trem-hora na tração a vapor e na tração elétrica: (Vide Tabela III)

O trabalho realizado com a tração elétrica por trem-hora foi, em média, 2,5 vêzes maior que o realizado com a tração a vapor: (Vide Tabela IV)

Considerando o percurso total, tração a vapor e elétrica, as porcentagens foram de 66% em 1944; 64% em 1945, 62.6% em 1946.

Enquanto que na tração a vapor o percurso suplementar é, em média, de mais de 70% do percurso efetivo, incluindo serviço de manobras — o que resulta um grande dispêndio de combustível, — na tração elétrica em serviço exclusivamente de trens com locomotivas reduz-se a 20%, sendo, por assim dizer, quase nula na tração elétrica com os trens unidades.

CUSTO DA TRAÇÃO ELÉTRICA COMPARADO COM O DA TRAÇÃO A VAPOR COM CARVÃO ESTRANGEIRO

No 1.º Distrito da Estrada (São Paulo-Santo Antônio) — compreendido na zona em que se luta com maior dificuldade para obtenção de combustível e em que se teria que apelar para o carvão estrangeiro — onde se fêz nos anos anteriores o tráfego elétrico entre São Paulo e Santo Antônio, obteve-se o seguinte custo de energia para a tração elétrica, que comparada com a tração a vapor, em serviço exclusivamente de trens com carvão estrangeiro — Cr$ 600,00 a tonelada, — daria os seguintes resultados: (Vide Tabela V)

A economia a considerar seria muito maior se suprimida a tração a vapor no serviço de manobras em Barra Funda etc., em que se despendeu tanto em 1945 como em 1946 cêrca de 7 (sete) milhões de cruzeiros, empregando, na maioria, combustível lenha. Com o emprêgo exclusivo do carvão estrangeiro, essa despesa elevar-se-ia em 1945 a mais de 15 milhões de cruzeiros e, em 1946, a mais de 10 milhões de cruzeiros — despesa essa que se pode reduzir a 1/6 ou 1/5 com a eletrificação ou com a Diesel-elétrica.

PREFERÊNCIA DADA NA AQUISIÇÃO DE NOVAS UNIDADES TRATORAS ÀS LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS E DIESEL-ELÉTRICAS

Na última aquisição de locomotivas feita pela Estrada de Ferro Sorocabana, foi dada preferência à locomotiva elétrica e Diesel-elétrica, na qual, — como na elétrica — tôda a magnificência e elasticidade de marcha é devida à parte elétrica.

Deve, assim, em breve a Estrada reforçar o seu parque de tração com 26 locomotivas elétricas para estender a eletrificação da sua linha-tronco até Bernardino de Campos e 82 locomotivas Diesel-elétricas, necessárias para atender ao desenvolvimento sempre crescente do seu tráfego e a renovação do material a vapor existente, de mais de 50 anos de vida.

Com o emprêgo dessas novas unidades de tração, tem-se também em vista o benefício econômico resultante da sua utilização em lugar de locomotivas a vapor, pois as Diesel-elétricas — como as locomotivas elétricas e com muitas das apreciáveis vantagens por estas apresentadas, — contribuem

Magnífico aspecto da estação da Estrada de Ferro Sorocabana em São Paulo.

(TABELA II)

ANOS	LOCOMOTIVAS A VAPOR			LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS		
	Nr. de locs-dias	Trabalho ton/km pêso bruto	Trabalho por locs-dia ton/km	Nr. locs-dias	Trabalho ton/km pêso bruto	Trabalho por locs-dia ton/km
1944	86.588	3.256.135.806	37.000	1.406	139.125.939	99.000
1945	84.348	2.859.172.820	34.000	5.953	701.214.959	116.000
1946	88.557	2.896.354.588	32.700	6.274	800.420.510	127.000

na exploração ferroviária para uma grande redução nas despesas com fôrça motriz — despesas essas que na Sorocabana já atingiram, em serviço de trens em 1946, a considerável soma de 90 milhões de cruzeiros, apesar de ter já nesse ano, a Estrada realizado mais de 1/5 do seu trabalho total com a tração elétrica — (844.705.050 tons-km contra o total de ..... 3.741.059.638 tons-km), tráfego elétrico êsse que, feito com a tração a vapor, teria custado cêrca de Cr$ 26.000.000,00 (vinte e seis milhões de cruzeiros) ao custo médio da tração a vapor no 1.º Distrito, com carvão estrangeiro (Cr$ 36,00), o mesmo Distrito em que se opera a tração elétrica cujo dispêndio foi apenas de Cr$ 3.826.513,00.

A adoção do sistema Diesel-elétrico como providência complementar do sistema de tração por eletricidade, utilizando uma fôrça natural, justifica-se plenamente.

E' uma vitória da técnica indo de encontro aos anseios do economista.

Máquina de fogo também, porque a sua fôrça motriz é de origem térmica, também com elas se continuará queimando, mas porque o seu rendimento é muito mais elevado que as de vapor, queimando muito menos que estas, até que eletrificada tôda a rêde — possa a Estrada libertar-se das máquinas cujo triste destino é queimar e sempre queimar, na triste contingência de percorrer regiões em que abundam as fôrças naturais sem poder utilizá-las.

Na falta de uma total eletrificação, uma tal exploração mista é de todo aconselhável, principalmente em países pobres do combustível.

Verifica-se ainda um aumento do material rodante, pela sua mais rápida movimentação pela grande flexibilidade que, como a locomotiva elétrica, tem a Diesel-elétrica, uma disponibilidade para o serviço que com a locomotiva a vapor não se pode conseguir.

As Diesel-elétricas estão sempre prontas para o trabalho e o seu emprêgo, quer em unidades singelas, quer em unidades múltiplas, é outro aspecto interessante para o melhor aproveitamento na exploração ferroviária, oferecendo flexibilidade e notável diversidade de serviço.

Em relação à locomotiva a vapor, há ainda a considerar a favor da Diesel-elétrica, — entre tantas outras vantagens já bem conhecida, — *o menor desgaste da linha,* o que é fator importante numa estrada, como a Estrada de Ferro Sorocabana, de denso tráfego e onde a via permanente não tem podido acompanhar *pari e passu* a evolução em pêso do trem motor e rodante.

Hoje, nas estradas de ferro do mundo, principalmente nos Estados Unidos da América do Norte, onde ainda a locomotiva a vapor tem a sua supremacia em número, vem se empregando cada vez mais a locomotiva Diesel-elétrica.

CONVERSÃO DA OPERAÇÃO A VAPOR PARA A OPERAÇÃO ELÉTRICA

Em um dos itens do Custeio, hoje constituindo a mais ponderável parcela das despesas com materiais, voltaremos a desfrutar aquela situação verdadeiramente invejável de 35 anos atrás, com a generalização da tração elétrica e Diesel-elétrica nesta Estrada.

O custo da energia na tração a vapor por 1.000 tons-km, no 1.º Distrito da Estrada, Distrito no qual se faz hoje o tráfego elétrico, teria sido de Cr$ 36,00 (serviço de trens) com carvão estrangeiro a Cr$ 600,00 a tonelada. Êsse custo, na realidade, devido ao serviço de manobras, foi:

em 1945 de Cr$	50,70
em 1946 de Cr$	108,80

A Sorocabana no interior. Aqui vemos a sua estação em Itapetininga.

e já vimos que o custo da energia na tração elétrica foi, nesses mesmos anos, em média, de Cr$ 4,35, custo êsse que poderá ainda ser reduzido, contando a Estrada, além da contribuição preciosa da *Ligth and Power* — daquela não pode prescindir, — com instalação própria para o fornecimento de energia.

Não há que vacilar: diante da carência e alto custo dos combustíveis e o baixíssimo rendimento da locomotiva a vapor, — *um imperativo de ordem econômica governa a conversão da operação a vapor para a operação elétrica.*

O acertado caminho trilhado pela Sorocabana, como pelas estradas Paulista, Central do Brasil, Ooeste de Minas, Campos de Jordão — que integram já no nosso país cêrca de 900 quilômetros de vias férreas eletrificadas, — será de certo, seguido por outras estradas.

Aquêle espírito de progresso que animou aquelas ferrovias, há de ser o precursor de uma grande expansão da eletrificação no nosso sistema ferroviário, para o fortalecimento da nossa economia ferroviária, e prosperidade da nossa terra.

E nessa fase de transição da tração a vapor para a elétrica, encontra a diesel-elétrica a sua aplicação, sendo, em épocas de dificuldades financeiras, não desprezível a vantagem financeira que existe a favor do sistema diesel, sabendo-se que a transformação de uma rêde ferroviária para o sistema diesel pode custar 70% de uma eletrificação total, podendo as locomotivas Diesel-elétricas ser adquiridas pouco a pouco, ao passo que a eletrificação tem de ser feita por seções completas.

Não acreditamos que na concorrência com a diesel-elétrica, possam levar vantagem as locomotivas com turbina a vapor e com turbina a gás, — produtos, ainda em fase experimental, de um programa intensivo de pesquisas sôbre locomotivas nos Estados Unidos da América do Norte, patrocinado por um grupo de estradas de ferro que utilizam ainda em alto grau carvão.

Pode também estar reservado um lugar à locomotiva de energia atômica, mas são tão grandes o custo e os problemas de proteção contra os produtos radioativos a serem encarados, que somente num futuro remoto pode ser admitido o emprêgo de uma tal locomotiva.

MEIOS DE TRANSPORTE SUFICIENTE PARA UMA EXPLORAÇÃO INTENSIVA

Com o aparelhamento que dispõe em material rodante, e de tração, — êste último em vésperas de receber sensível reforço de novas locomotivas elétricas e Diesel-elétricas, cujo trabalho, como ressaltamos linhas atrás, será de benéfico resultado para a economia da Estrada, — em relação à grande ferrovia estadual não se pode alegar deficiência de meios de transporte impedindo a exploração intensiva dos recursos das duas zonas tributárias.

A Sorocabana vem obtendo um aproveitamento cada vez maior da sua capacidade para fazer os transportes — aproveitamento êsse que poderia ser maior se não tivesse um tráfego desequilibrado, pois exporta mais do que importa, tendo o ônus de uma grande corrente de vazios e se não fôsse do seu interêsse dispor de um material mais numeroso para atender ao intercâmbio com as outras estradas, intercâmbio que tende a se desenvolver.

Efetivamente, a experiência de muitos anos tem indicado que a Sorocabana precisa estar aparelhada com material rodante e de tração suficiente para atender ao seu tráfego próprio e poder ainda estimular a corrente de tráfego mútuo com as ferrovias suas principais tributárias, que tem encontrado maiores dificuldades na melhoria do seu aparelhamento de transportes.

E é, como dissemos, do interêsse da

A GRANDE REDUÇÃO DO PERCURSO SUPLEMENTAR COM A TRAÇÃO ELÉTRICA

(TABELA IV A)

ANOS	TRAÇÃO A VAPOR Serviço de trens e manobras			TRAÇÃO ELETRICA (LOCS) Serviço exclusivo de trens		
	Efetivo	Suplementar	% Suplementar Efetivo	Efetivo	Suplementar	% Suplementar Efetivo
1944	12.536.946	8.408.002	67,00	331.362	81.092	24,00
1945	11.277.327	8.175.150	72,00	1.902.537	368.782	19,00
1946	11.333.497	8.267.671	73,00	2.115.915	422.724	20,00

(TABELA V)

ANOS	CUSTO DE ENERGIA P/ 1000 TONS/KM BRUTAS		Economia por 1000 tons/km. Cr$	Trabalho realizado pela tração elétrica	Economia Total Cr$
	A vapor Cr$	Elétrica Cr$			
1945	36 00	4 20	31 80	719.484.507	22.879.591 00
1946	36 00	4 50	31 50	844.705.050	26.608.207 00

Sorocabana fazê-lo, dada a importância na Receita da Estrada da contribuição da renda de tráfego mútuo, do recebido das outras Estradas, como atestam os dados seguintes: (Vide Tabela VI)

Cêrca de 20% da renda total é devida ao recebido em tráfego mútuo, sendo que na renda própria, cêrca de 12% da renda é de despachado para tráfego mútuo. (Vide Tabela VII)

Não há negar o relevante papel desempenhado pelo transporte, principalmente o ferroviário, na vida econômica e social de tôdas as nações.

A Estrada de Ferro Sorocabana esforça-se por constituir, hoje, dentro do Estado de São Paulo, amanhã, transpondo as suas fronteiras, — uma rêde de transportes eficiente, capaz de satisfazer às necessidades do comércio, da indústria e da comunidade em geral.

TRAÇÃO A VAPOR

(TABELA III)

ANOS	TRABALHO EM TONS/KM PESO BRUTO	NR. TRENS/ HORAS	TONS/KM BRUTAS POR TREM/ HORA
1944	3.256.135.806	709.534	4.650
1945	2.859.172.820	699.505	4.000
1946	2.895.901.935	581.915	5.000
TRAÇÃO ELÉTRICA			
1944	139.125.939	9.172	15.168
1945	701.214.959	65.449	10.000
1946	800.420.510	85.937	9.307

TRAÇÃO ELÉTRICA

TRENS UNIDADES

(TABELA IV B)

ANOS	EFETIVO	SUPLEMENTAR	% SUPLEMENTAR EFETIVO
1944	—	—	—
1945	176.119	415	—
1946	425.126	—	—

(TABELA VI)

ANOS	RENDA PRÓPRIA E. F. SOROCABANA Cr$	TRÁFEGO MÚTUO RECEBIDO Cr$	TOTAL
1920	30.596.535 00	3.605.540 40	34.201.875 40
1929	66.420.343 20	16.676.068 70	83.096.411 90
1938	106.196.433 00	30.732.038 80	136.927.471 70
1946	331.916.588 70	86.296.777 70	418.213.366 40

(TABELA VII)

ANOS	DESPACHADO	PERCENTAGEM EM RELAÇÃO A RENDA PRÓPRIA
1920	7.578.840 40	24%
1929	16.102.527 40	24%
1938	13.679.591 10	13%
1946	48.158.650 40	12%

E percisa fazê-lo, porque as mais altas aspirações nacionais não podem ser atingidas sem maiores facilidades de transporte.

A grande ferrovia estadual está aparelhada e procura ainda melhorar o seu aparelhamento, na execução de obras e melhoramentos que visam, de um lado, atender ao aumento da sua capacidade de transportes, de outro lado, à melhoria da sua situação econômica — para cumprir a sua missão, como um dos mais significativos elementos propulsores do progresso da terra bandeirante, e espera contar com o fomento da produção nas zonas tributárias da sua já extensa rêde, para com abundância de cargas, efetuar transportes cada vez mais maciços e conseguir pela lei de utilização das massas, um preço menos elevado por unidade transportada, procurando sempre atingir êsse ideal de, uma vez grupados os elementos de tráfego em correntes que permitirão o movimento de trens de carga completa, de marcha rápida, fazendo o seu percurso sem escala do ponto de partida ao destino — *fazer trens que procurarão o preço do custo mínimo.*

Só assim produzindo em grande escala, poder-se-á reduzir o preço do custo total de maneira que os encargos financeiros permanentes e a parte constante das despesas de exploração, pesem cada vez menos sôbre cada unidade produzida, aproximando-se o preço total do preço de custo parcial, constituído pelos gastos diretos da produção, situação essa que está assegurada à grande ferrovia estadual, porque *os novos capitais empatados, o têm sido em obras e melhoramentos de caráter eminentemente produtivo, sendo que alguns dêles, como a eletrificação, o emprêgo da tração Diesel-elétrica, a remodelação de traçados tão até melhoramentos auto-financiáveis.*

DOIS FATÔRES ALIADOS CONCORRENDO PARA O MESMO OBJETIVO

Com a energia barata, resultante da tração-elétrica, auxiliada durante algum tempo pela tração diesel-elétrica, e com a redução de energia des-

pendida proveniente da remodelação dos traçados para linha de lance econômico mais favoráevl melhoramento científico que se impõe e que vem a Estrada realizando no seu tronco principal — o que lhe permitirá acelerar o tráfego e obter um aumento da capacidade de descarga, o que vale dizer da produção, melhoramento de importância nas seções de via singela e de tráfego já denso, nas quais a curva representando a produção (tons-km por trem-hora), se achata, quando o movimento passa de um certo número de trens, como acontece hoje no trecho de linha singela da Serra de Botucatu — êsses dois fatôres da evolução técnica-econômica, sob o ponto de vista do consumo de energia, — conduzirão a Estrada de Ferro Sorocabana e outras das nossas ferrovias a uma situação de maior prosperidade, tornando-se aptas a uma mais eficiente prestação de serviços à coletividade.

A Estrada de Ferro Sorocabana vem trabalhando sempre animada dêsse espírito de progresso que tem feito a opulência de São Paulo e o profundo interêsse pelo desenvolvimento e aperfeiçoamento do nosso sistema de transportes que se manifesta até nos mais humildes recantos do território pátrio, constituindo uma promessa alviçareira e segura para o desenvolvimento econômico da nossa terra e o avanço pelo nosso imenso hinterland do influxo civilizador, — constitui também um incentivo à importante ferrovia estadual, aquela pequena Sorocabana, que entrou pelo Estado a dentro, fomentando riquezas, valorizando e povoando a terra e que é hoje a grande Sorocabana, orgulho do engenho e do trabalho paulistas, — para poder realizar, em dias futuros, maiores serviços, para o que não lhe faltará, de certo, a dedicação de todo o seu pessoal, operoso colaborador da pujança paulista.

E hão de ver que não se enganaram aquêles que disseram que seria um êrro adiar qualquer iniciativa que signifique um melhoramento para a Sorocabana e que o dinheiro aí empregado renderá juros magníficos e atrairá aplausos de quantos se interessam pela riqueza de São Paulo e grandeza do Brasil.

FORNOS TÚNEL "ALLIED", FORNOS PERIÓDICOS, SECADORES E INSTALAÇÕES PARA INDÚSTRIAS CERÂMICAS

★

MAÇARICOS, VENTILADORES, BOMBAS E INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA QUEIMA DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

★

Os conhecimentos da nossa seção técnica são o resultado da larga experiência adquirida por Ferro Enamel Corporation, E.U.A. no mundo inteiro.

★

FERRO ENAMEL S. A.

Rua Marconi, 23 - Caixa Postal 2948 - SÃO PAULO

Brasil

DOCUMENTÁRIO XIV

A Tarefa da Comissão

A Comissão Central de Macabu, dirigida atualmente pelo Engenheiro Talmo Barbosa, e inicialmente pelo Tenente-Coronel Hélio Macedo Soares, que não obstante se encontrar entregue a outra tarefa na vida pública do Estado do Rio acompanha de perto o desenvolvimento dos trabalhos de Macabu, tem sob sua jurisdição uma tarefa muito mais importante do que simplesmente aquela da construção da usina e obras complementares.

Controla a produção e distribuição da energia elétrica nas pequenas usinas já existentes, realizando assim, antes de concluída Macabu, um trabalho de unificação administrativa que tem produzido resultados não só em face do melhor aproveitamento da potência instalada, como em virtude do aumento do número de consumidores.

Concluída Macabu, as atuais usinas locais serão transformadas em usinas transformadoras e distribuidoras; elas receberão as rêdes de alta tensão e promoverão o seu desdobramento.

Com as duas unidades já montadas, perfazendo um total de 8.080 kW — 4.040 kW cada uma — sairão duas linhas de 66.000 volts, uma destinada a Campos e outra a Friburgo. A primeira é o mais importante núcleo urbano do interior do Estado do Rio; sendo mesmo dos mais importantes municípios do Brasil em virtude do volume de sua produção açucareira. A cidade de Campos foi a primeira do Brasil que teve usina elétrica — um conjunto térmico — tendo sido também a primeira que inaugurou luz elétrica, isto em 1883. Dentre os trabalhos da Comissão Central de Macabu para Campos está inscrita a substituição da antiga rêde por uma nova e mais completa, já tendo adquirido nos Estados Unidos 30 bondes, que irão modernizar o sistema de transporte urbano da importante cidade.

Além das duas linhas de transmissão dirigidas para Campos e Friburgo, de 66.000 volts cada, outras de 35.000 volts serão lançadas para Macaé, Trajano de Morais e Madalena; outras menores, de 6.000 volts, irão uma pa-

Por esta fotografia, tirada ao lado dos edifícios da usina e da oficina, é possível avaliar a queda dágua. Vê-se, no alto, o castelo, e, pela encosta, os pilaretes onde está sendo assentada a tubulação.

O grande túnel está quase totalmente revestido de cimento, em sentido circular, e impermeabilizado. Foi todo perfurado na rocha viva. À direita, uma vista da usina, vendo-se no primeiro plano os pilaretes onde estão sendo assentados os grandes tubos por onde será feita a descarga da água para as turbinas, e, à direita, na mesma foto, os trilhos que servem ao transporte dos tubos.

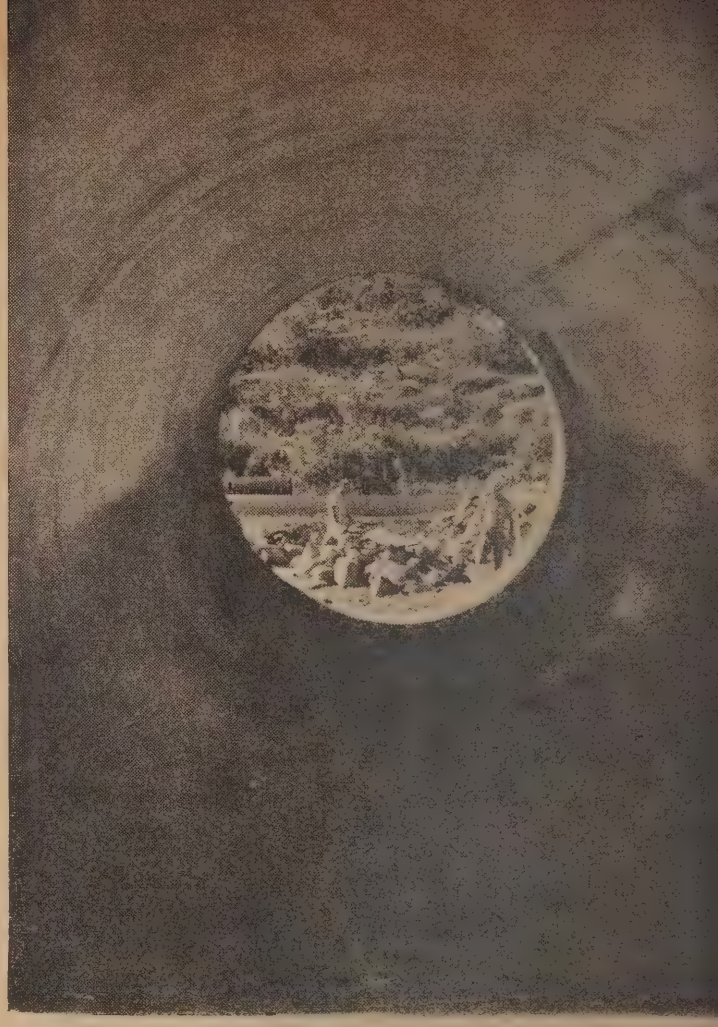
ra o Castelo dágua e outra para a vila de Conceição de Macabu.

A terceira unidade da usina nova, que deverá vir dos Estados Unidos, será maior do que as duas instaladas, devendo sua potência ser, mesmo, igual ao total das duas. Com êste acréscimo, as linhas de transmissão de Macabu tomarão outros rumos, proporcionando veículos de progresso aos municípios do Norte fluminense.

Não obstante estarem as obras sendo executadas desde 1941, convém salientar que tem sido justamente nestes últimos anos que elas têm tomado mais vigoroso impulso; começadas durante a guerra, não foi fácil obter os equipamentos necessários aos serviços complementares, dos quais já nos referimos à rêde de estradas, revestidas a macadame hidráulico; para melhor ressaltar tais dificuldades basta referir que, a 1.º de março de 1942, a Comissão não dispunha de equipamentos mecânicos além de seis antigas perfuratrizes trabalhando no túnel, um britador de três metros cúbicos por hora; 1.250 pés cúbicos por minuto em compressores. Hoje em dia pode-se dizer que a Comissão Central de Macabu é um dos órgãos mais bem equipados do Brasil para trabalhos do tipo daqueles que lhe competè executar, dispondo de dezenas de perfuratrizes, o dôbro de ar comprimido por minuto, britadores para 125 metros cúbicos por hora, laminadores para 51 metros cúbicos por hora de areia; guindastes, cabos aéreos, tratores de esteira, carros-guincho, reboques, locomotivas, pás mecânicas e "drag lines", forno de galvanização, estufas de secagem, forno elétrico de aço, oficina mecânica, solda elétrica com eletrodos e por pontos, aparelhos de solda com acetileno, dezenas de botijões de oxigênio, laboratório de concreto além de outros equipamentos variados e acessórios.

Está, por conseguinte, a Comissão Central de Macabu aparelhada a, uma vez terminada sua atual tarefa, empreender outras obras similares, também no Norte do Estado e destinadas a se entrosarem no importante sistema de produção de energia elétrica, devidamente planejado, mediante o qual serão servidos inclusive municípios dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo.

Concluída a obra de Macabu, posta a usina a funcionar, será então organizada uma companhia de capitais mistos, da qual participarão o Estado, os Municípios interessados e grupos de capitalistas, a cargo da qual ficará a exploração do sistema elétrico do Norte fluminense. As bases gerais desta emprêsa já foram lançadas, mas julgou mais prudente, o govêrno, que para a subscrição do capital se esperasse a conclusão das obras. Estas, não obstante o seu volume e o desenvolvimento lento de algumas delas, como por exemplo a abertura do túnel, poderiam estar concluídas, desde que tivessem um ritmo seguro e constante na sua execução, o que não tem acontecido por circunstâncias diversas, sendo a mais importante, sem dúvida, a limitação de recursos financeiros do Estado para um semelhante empreendimento; outra poderia ser apontada na dificuldade da formação do parque mecânico, o que forçou o emprêgo em grande escala do trabalho manual; outra, ainda, as dificuldades no transporte de material e, mais ainda, a dificuldade de obtenção dêsses materiais, muitos dêles, durante mui-



À esquerda, a usina vista do alto do castelo dágua. A fotografia dá bem uma idéia do que será a queda do líquido. Ao lado, flagrante feito dentro de um dos tubos que estão sendo montados e que oferece ao leitor uma base de cálculo sôbre suas dimensões.

to tempo, sujeitos a restrição na sua distribuição, como é ainda o caso do cimento.

As dificuldades, porém, têm sido superadas e em todos os "canteiros" as obras vão se processando na medida dos recursos. O capital aplicado num empreendimento da ordem dêsse que vimos examinando é, sem dúvida, de rendimento certo, tanto se consideramos êste rendimento na caracterização de juros financeiros, como também pelas consequências que advêm, em virtude da melhoria das condições de vida, trabalho e, então, melhores salários, o que representa uma maior capacidade de compra.

Na estreiteza em que se desenvolve o mercado interno brasileiro uma certa espécie de serviços e planos deveria ser considerada, em primeiro plano, pela capacidade de facultar maiores rendimentos para a população regional. Dêste aumento de rendimento se beneficiaria tanto o comércio como o govêrno, seja êle municipal, estadual ou federal.

O VALOR HUMANO

E' preciso não esquecer o papel do homem no conjunto da realização; não apenas o homem engenheiro, que fêz os estudos preliminares, traçou os primeiros planos, deu forma definitiva à idéia e que agora a está executando; mas o homem em todos os sentidos, desde o técnico ou o chefe de serviço, até o trabalhador mais humilde, todos reunidos no esfôrço comum. As três ou quatro mil pessoas que hoje em dia gravitam em tôrno de Macabu, muitas das quais, ali nascidas dali nunca se afastaram, tendo vivido até pouco entregues à faina agrícola, conhecem agora uma outra espécie de trabalho. Através da sua prestação de serviços à Comissão Central de Macabu passaram a ter contato com uma outra realidade na vida social brasileira: a assistência ao trabalhador. Hospital com instalações completas, servido por médicos inclusive especialistas; escolas, diversões, filiação ao Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários, tudo isto é um conjunto mediante o qual o homem simples, rústico, entra em contato com uma outra face do que seja govêrno, ordem.

A valorização do homem, quer pela melhoria de suas condições sanitárias e de higiene, quer pela educação profissional que se vai fazendo na prática, juntamente com a assimilação de novos hábitos, é uma realidade incontestável que se pode observar decorridos êstes poucos anos que marcam desde setembro de 1939, quando tiveram início os primeiros trabalhos, até êste momento.

Se tivermos em conta tudo que tem sido necessário fazer à parte propriamente do plano hidro-elétrico, e de que tudo isso ficará, depois, não mais a serviço do empreendimento porém da coletividade ali situada, compreende-se que somente ao Poder Público seria possível inverter tão larga soma de recursos, à espera de um rendimento futuro.

As concentrações de residências apresentam ali um aspecto diferente; mesmo as mais humildes estão supridas de luz elétrica; na sua quase totalidade, mesmo as de construção mais precária — a taipa — estão rebocadas e caiadas. Todos os que se desejam se fixar na região encontram de parte dos engenheiros e chefes de serviço tôdas as ficilidades para a construção de sua casinha e, as construídas pela Comissão são alugadas a baixo preço. Um engenheiro reside em boa casa, com luz e água, pagando entre 120 e 200 cruzeiros por mês; um trabalhador paga entre 30 e 50 cruzeiros.

CONTRA O SOL E CONTRA A A CHUVA

Quando em fins do mês passado aceitamos um convite do Engenheiro Talmo Barbosa para uma nova visita a Macabu — a terceira que ali fazemos desde 1945 — êle nos informara, ao mesmo tempo, das condições do tempo. Desde os últimos dias do ano passado que ali chovia, com ligeiras pausas de uns poucos dias. Das outras vêzes ouvíramos as queixas contra o sol, a sêca que reduzia o volume dágua do São Pedro e limitava, dessa maneira os suprimentos de fôrça motriz necessário ao funcionamento dos diversos equipamentos mecânicos. Da última vez, lembramo-nos, as obras na barragem estavam praticamente paradas, pois era insuficiente a fôrça: trabalhava-se apenas umas poucas horas por dia, aquelas justamente em que era menos utilizada a carga da rêde em Campos. E' preciso notar que para atender ao maior consumo de energia a própria Comissão Central de Macabu havia reformado a usina de Tombos, aumentando sua tensão, passando esta de 18.000 para 39.000 volts. Por sua vez a usina de Tombos passara a enviar para Campos 1.850 kW em vez de 350 apenas. O maior consumidor de energia então era o ar atmosférico (70%). Hoje a perda em linha está reduzida a 15 por cento.

Agora, porém, as coisas se apresentavam diferentes. Já desde a saída de Macaé encontramos os efeitos da chuva constante, com vários trechos da estrada, na baixada, sendo rompidos a custo pela caminhonete; depois de Crubixais, porém, ao entrarmos na zona que está a cargo da Comissão, praticamente como um território, a viagem se tornou mais fácil. E foi em companhia do Tenente-Coronel Hélio Macedo Soares, dirigindo um "jeep", que subimos a serra. O Engenheiro Talmo Barbosa, atual presidente da Comissão estava à nossa espera na Usina Nova. E lá, entre um pouco de ruço e o escurecer da tarde, podemos ver de relance as modificações havidas no seguimento da obra desde quando estivéramos pela última vez. Os edifícios da usina e da oficina mecânica completamente acabados; os equipamentos que havíamos deixado ainda encaixotados, já instalados nos seus lugares. O piso limpo, as paredes claras, as luzes embutidas nuns salões ou então caindo de lustres em outros, oferecendo o aspecto não tanto de uma usina, porém muito mais de um clube. O que havia de estranho, a êste clube, eram as máquinas, os quadros de chaves, as baterias, as turbinas e uma poderosa ponte rolante, com capacidade para 15 mil quilos de fôrça, movida a eletricidade e que foi um engenho sumamente útil ao fotógrafo.

Mas a noite chegava e aquêle novo contato com a usina era uma simples visita de relance; voltaríamos no outro dia e depositávamos tôdas as nossas esperanças no sol.

Os edifícios da usina e da oficina, já totalmente acabados, tanto interna e externamente e onde mais de noventa por cento dos equipamentos estão montados, à espera do instante da solene ligação das chaves.

Efetivamente no dia imediato o céu amanheceu limpo e o sol cobrindo de luz as montanhas e os vales. Um "jeep" estava à nossa disposição. Em cada setor encontraríamos um engenheiro responsável. Descemos novamente à usina e ocupamos a manhã a ver os exteriores, desde os pilaretes em que será assentada a tubulação até, subindo outra vez a serra para do castelo dágua olharmos o conjunto de edifícios no vale. Ali estava o túnel, com os últimos metros na fase final de revestimento, infelizmente paralizado pela falta de cimento. Dali, mais alguns quilômetros de "jeep", sôbre as estradas construídas e conservadas pela Comissão, para atingirmos a barragem onde o ruído dos marteletes, das perfuratrizes, enche o ar, de mistura com o escachoar das águas do Macabu, engrossadas pelas chuvas, contornando a montanha de cimento armado que dentro em breve, fechada a garganta, deverá represá-las. De um lado os grandes silos, ao fundo a pedreira; entre uns e outra, uma montanha muito bem ordenada de pedra, com cêrca de 5.000 metros cúbicos de material à disposição dos britadores. Todo o conjunto, engastado numa garganta da montanha, oferece um aspecto gigantesco e que nos faz pensar das proporções das obras para aproveitamento dos nossos grandes rios. O volume dágua a ser acumulado pela barragem cobrirá um pequeno vale, do qual se tem uma visão de conjunto do alto da serra, vendo-se lá no fundo a vila da Grama e outras pequenas povoações que desaparecerão; no momento já estão definidos os locais para onde elas serão transferidas, no momento em que tiverem que ceder o vale ao novo dilúvio. A área da bacia, a ser inundada é da ordem de 2.700.150 metros quadrados e a capacidade do reservatório está estimada em ..... 47.550.600 metros cúbicos de líquido. Dentro do plano oro-potamográfico a Central de Macabu será uma obra do gênero da realizada na Serra do Cubatão em São Paulo, pela The Tramway, Light and Power Co. Ltd.

A barragem, com 36 metros de altura e 270 de comprimento, repousando em fundações de 31 metros e espessura de 80 metros, terá no alto a largura de 3 metros, em cuja construção, uma vez terminada, se terá gasto nada menos de 400 mil sacos de cimento, represará 170 milhões de metros cúbicos dágua. Como barragem, em volume e altura, Macabu será a segunda do Brasil, menor apenas que a do Ribeirão das Lages e maior que a de Cubatão. Como usina, será a terceira, pois Cubatão é a primeira e Ribeirão das Lages — Ilha dos Pombos — é a segunda em potencial. O britador que trabalha junto às obras da barragem é um dos maiores existentes na América do Sul, menor apenas que um existente em São Paulo e outro no Chile.

Saindo da área dos trabalhos da barragem, enveredamos por uma longa estrada circular, contornando o vale de acumulação, até chegarmos ao ponto em que está sendo concluída a tomada dágua. Ali começa o túnel. Algumas dezenas de trabalhadores, mergulhados no grande poço, vão terminando as obras de escavação. Depois será o revestimento. Daquela espécie de funil as águas acumuladas na bacia entrarão pelo túnel a fim de atingirem, na outra extremidade, passando por por baixo da serra, o castelo: outro funil, por onde as águas que saírem do túnel tomarão a tubulação de descida para irem gerar fôrça nas turbinas.

Tanto a entrada da tubulação dágua para as turbinas como a saída dos tubos com os cabos de fôrça entram e saem do edifício da usina pelo subsolo. Tôda a fiação, no edifício da usina, é colocada entre as lages dos pavimentos, de maneira a evitar os dados dos inimigos das usinas: maripôsas e morcegos.

Num pavilhão ao lado da usina estão os grandes transformadores, bem como o restante material pesado a ser instalado e, para movimentá-los, lá está uma outra ponte rolante, esta com capacidade para 30.000 quilos. Do lado de fora grandes escavadeiras trabalham, preparando as bases para as grandes tôrres que deverão receber as rêdes de alta tensão.

Percorrendo mais de sessenta quilômetros pelas estradas da Comissão Central de Macabu, num "jeep", subindo e descendo, estamos sempre contemplando ora um velho cafezal ainda em fase produtiva, ora os vastos milhares cobrindo encostas, surgindo de vez em quando uma pequena horta. Mas, antes das obras de construção da usina o que havia por ali era muito pouco: velhas fazendas decadentes, espelhavam o declínio dos momentos máximos do café no Norte fluminense.

Há um contraste acentuado entre aquela região, transformada por um empreendimento progressista e o que vamos encontrar em baixo, onde as grandes culturas são substituídas pela economia extrativa: ao longo da linha férrea se amontoam os dormentes, a lenha, as toras. Há um maior indício de pobreza e a própria gente deixa transparecer na aparência o seu aspecto doentio que lá em cima não se observa. Ao passarmos pelo córrego do Ouro, riozinho de águas barrentas, nos disseram que ali parava o impaludismo. Até ali, praticamente, vai a Baixada Fluminense. Só bem mais em baixo vamos encontrar os sinais de economia racional: à margem da estrada de rodagem se amontoam os cachos de banana, caixas de ovos, pilhas de carvão vegetal, sacos de farinha, feijão, milho. Tudo aquilo que possa ser produção perecível prefere o caminhão à estrada de ferro. Os altos fretes da Leopoldina, a demora no transporte, implicam na evasão do comércio para a rodovia. Mas tudo isto só acontece depois de Araruama. Os noventa e nove quilômetros que separam Macaé de Araruama são como um deserto... um parêntesis de vazio entre Macabu e a planície. E melhor indício disto não podemos encontrar do que a frequência das linhas de ônibus entre Araruama e Niterói, uma média de um carro cada duas horas, ao passo que por Macaé passa uma única linha, que vem de Campos.

PROGRAMA DO GOVÊRNO

Tem, o govêrno do Estado do Rio, à frente do qual se encontra o Coronel Edmundo de Macedo Soares e Silva, o realizador de Volta Redonda, nítida compreensão do que representa a abundância de energia hidro-elétrica, a preço baixo, num país como o nosso em que a industrialização avança os seus primeiros passos. Bastaria o exemplo do impulso que a indústria de eletricidade emprestou à região Sul da terra fluminense para convencer os menos crédulos sôbre os efeitos da fôrça motriz na região Norte, onde municípios como os de Campos, Friburgo, Macaé e outros têm o seu desenvolvimento entravado pela carência de recursos para moverem as suas máquinas.

Conhecedor dos problemas do seu Estado, empresta o Governador Macedo Soares pleno apoio aos trabalhos a cargo da Comissão Central de Macabu e é certo que se não dispõe a mesma, de pronto, dos recursos necessários à conclusão de sua tarefa, é mais em virtude da própria limitação dos meios com que conta o Tesouro do Estado. A premência dos meios não é apenas um fator ligado às emprêsas privadas; também afeta aos empreendimentos públicos, sofrendo êste, não raro, maiores limitações.

A Usina Central Barreiros Contribui para a Reconstrução Econômica

Atingiu a sua safra de açúcar dêste ano o número recorde de 600 mil sacos — Em visita ao grande núcleo industrial pernambucano, o Governador Barbosa Lima Sobrinho

NÃO se pode obscurecer a importância do impressionante êxito que acaba de alcançar, em Pernambuco, e aliás sem seguidor no país inteiro, a Usina Central Barreiros, conhecido núcleo industrial pernambucano, assegurando-se a primazia de uma safra que passa de 600 mil sacos de açúcar.

E' uma inestimável contribuição ao esfôrço de reconstrução econômica do país, à gigantesca batalha da produção em que nos empenhamos, mas também devemos situar o acontecimento como uma nova fase magnífica que se abre para a economia pernambucana e nacional, quando se apreciam os resultados de novos métodos empregados na tradicional indústria açucareira que sempre se viu agitada por uma rotina, contra a qual se vem lutando com tôda energia.

Na verdade, a atual direção da Usina Central Barreiros, hoje entregue à poderosa firma Carlos de Brito & Cia. — das Organizações Peixe, mundialmente conhecidas, tem dado à essa grande fábrica de açúcar uma orientação moderna e eficiente, que vai desde ao cuidado agrícola à assistência mecânica, sob as vistas de uma equipe de técnicos competentes, voltados a conseguir o máximo das reais possibilidades da mesma usina.

E isto acha-se mais do que perfeitamente atingido, pois a produção de 600.000 sacos foi obtida em tempo recorde também, tendo havido apenas uma interrupção de pouco mais de trinta horas em todo o trabalho da usina. Isto mais ressalta o êxito da Usina Central Barreiros, em face a outras usinas, que a êsse tempo ainda se encontram a braços com a sua safra, longe de alcançar, se chegar a êsse número valioso de sacos de açúcar, um rendimento econômico tão apreciável quanto o obtido pela fábrica de açúcar da cidade dos Barreiros.

Na obtenção de tão importante sucesso, não se pode deixar, sem um registro, a eficiente orientação que vem sendo dada diretamente à usina, pelo industrial Manoel Cândido de Brito, superintendente das "Organizações Peixe" e pelo Dr. Álvaro Azevedo, diretor-técnico, espíritos dinâmicos e cujos esforços foram perfeitamente compensados.

Em tôrno da figura do Dr. Álvaro Azevedo, particularmente, se voltam as maiores atenções, pela sua inteligente direção na parte agrícola, ali empregando os seus invejáveis conhecimentos de homem do campo, ativo e trabalhador.

Estado açucareiro por excelência, as vitórias de seus engenhos sempre foram festejadas em tôrno de seus santos e com mesas fartas. Essa tradição é que justifica o entusiasmo e a alegria dos senhores de Barreiros, herdeiros de uma tradição de quatrocentos anos e tão senhores de engenho quantos o foram os seus antepassados.

E como em dias anteriores, em que houve "comes" e "bebes" em tôrno do saco n.º 500.000, então obtido, novamente se reuniram os senhores de Barreiros e seus convidados para festejar o fim da safra

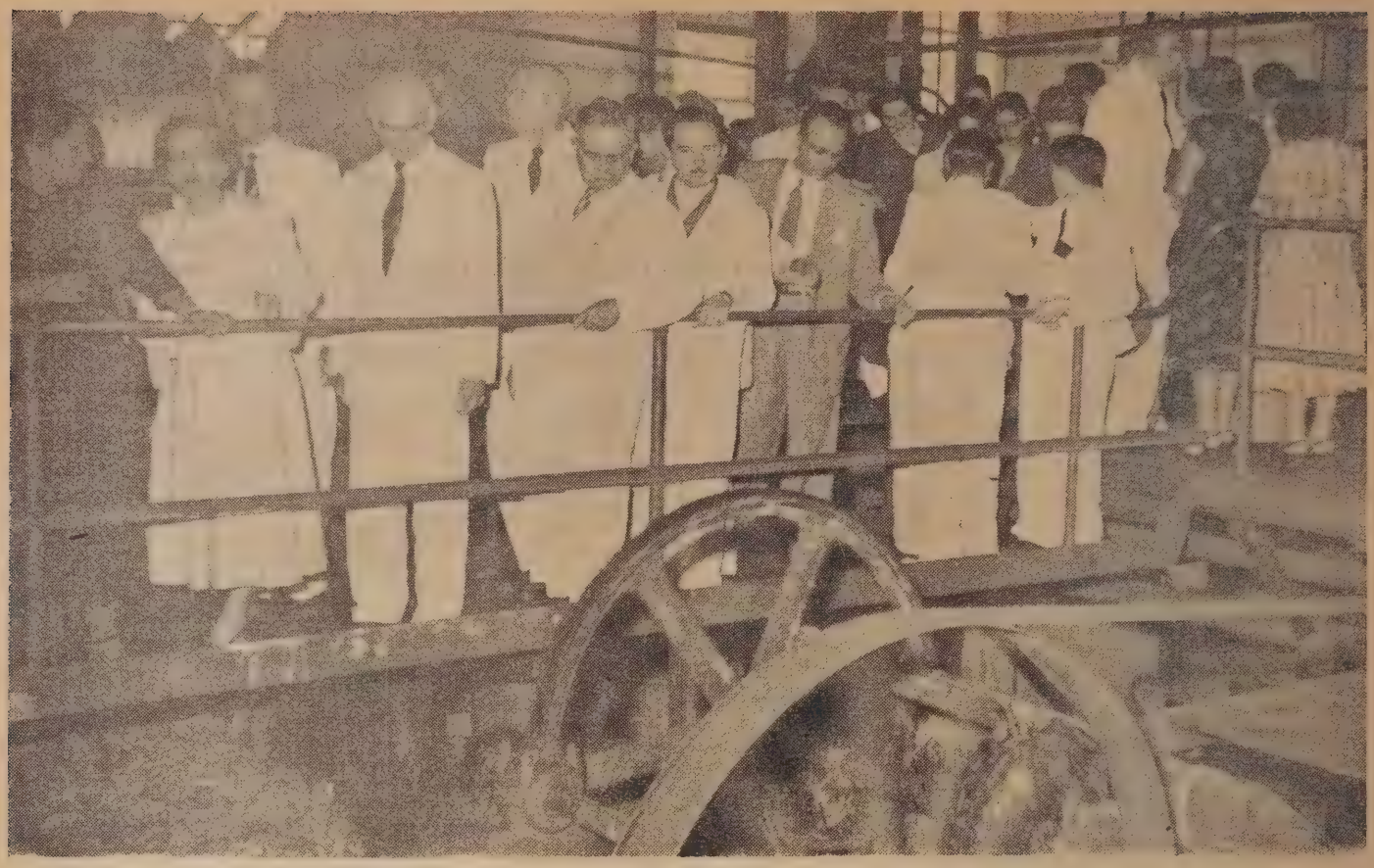
600.000

O Dr. Álvaro Azevedo, um dos construtores da grande vitória da Usina Central Barreiros, com o saco n.º 600.000 da safra 47-48, que constitui notável "record".

"Essa festa é minha"

Depondo na "enquête" relâmpago sôbre as impressões acêrca do "record" de produção da "Usina Central Barreiros", assim depôs o industrial José Pessoa de Queiroz, um autêntico "big-man" da indústria açucareira no Estado.

— "Esta festa é, sobretudo, minha, como presidente que sou da "Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco". Alegra-me deveras ver uma usina de meu Estado colocar-se, em volume de produção, à frente de tôdas as usinas do país. Nós devíamos ter realizado êsse "record" há muito tempo, se a Pernambuco em certa época não tivesse sido negado o direito de produzir mais, de acôrdo com a capacidade de trabalho do seu povo e as possibilidades de suas terras."

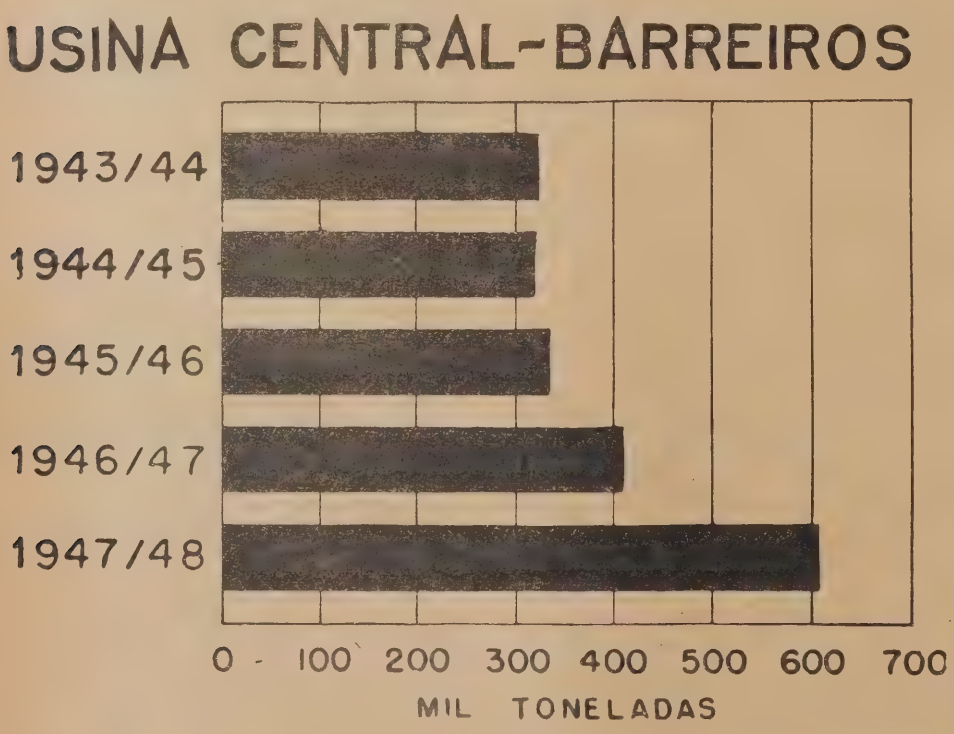


VISITA DO GOVERNADOR BARBOSA LIMA

Em companhia de sua comitiva, o Governador Barbosa Lima visita a Usina Central Barreiros.

com o saco n.º 600:000, no ato mesmo de sair dos enchedores.

Desta vez, foram convidados dos irmãos Brito, à frente o dinâmico industrial Manuel de Brito, o Governador Barbosa Lima Sobrinho, o General Gil Castelo Branco, o Almirante Otávio Medeiros, o Brigadeiro Alves Sêco, o Comandante Pais Leme, Dr. Miguel Arrais, Secretário da Fazenda, Barros Barreto, Secretário da Agricultura, João Roma, Secretário da Segurança Pública e Nilo Pereira, Secretário do Govêrno, além dos Srs. Dr. Rômulo Valença, Diretor do Departamento de Assistência Hospitalar, Ro-



Depõe o General Gil Castelo Branco:

"AQUI SE TRABALHA PELA HEGEMONIA ECONÔMICA DO NORDESTE DO PAÍS."

O ilustre Sr. General Gil Castelo Branco, agora transferido para o comando da 3.ª Região Militar, também depôs. E assim o fêz:

— "A impressão formidável que se tem da "Usina Central Barreiros" é de que está contribuindo industrialmente para a efetiva hegemonia econômica do nordeste do país. Aqui o que mais se admira pelo dinamismo dêste grande obreiro que é Manuel de Brito, cuja capacidade de trabalho e de empreendimento só encontra rival na capacidade emotiva do incomparável coração de sua espôsa. E sob êsse aspecto, seria injusto, com efeito, se não fizesse aqui uma referência a essa ilustre dama que é a Sra. Mary de Brito, que é uma alma caridosa da grande população do nordeste."

drigo Alves Guerra, Cônsul de Portugal, José Pessoa de Queiroz, Diretor-Presidente da Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco, Arthur Napoleão Goulart, gerente da filial em Recife do Banco do Brasil, Dr. Edmundo Costa, Diretor do Impôsto de Renda, Humberto Costa Pinto, Anteógenes Chaves, Alfredo Figueiredo, Augusto Roxo Pereira, Alzir Leal, Ovídio Borba Duarte, W. H. Blake, Mário Fontes, Moacir Piauiense, José Barros Nunes, Delegado Regional do Ministério do Trabalho, banqueiros Saul Antunes, Renato Pires Ferreira e Antônio Celestino, Deputado Armando de Queiroz Monteiro, Presidente da Federação das Indústrias de Pernambuco e muitos outros, industriais, banqueiros, jornalistas, a maioria em companhia de suas famílias.

Foi uma reunião encantadora que lhes promoveu o casal Manuel de Brito, sendo demoradamente percorrida a Usina Central Barreiros e assistido por todos os presentes o ato do enchimento do 600.000 saco de açúcar, precisamente às 13,33, e com o qual, mediante um leilão americano, se obteve importância superior a 50 mil cruzeiros para as obras de assistência social de direção da Sra. Barbosa Lima Sobrinho.

IMPRESSÕES DOS VISITANTES

Publicamos noutro local desta reportagem as impressões colhidas pelo nosso representante, do Governador Barbosa Lima Sobrinho, do General Gil Castelo Branco, ex-comandante da Sétima Região Militar e do industrial José Pessoa de Queiroz, Presidente da Cooperativa dos Usineiros, de Pernambuco.

Permitimo-nos transcrever inteiramente essas impressões em todo o esplendor de sua sinceridade e espontaneidade, desde a alegria estonteante e visível a todos os presentes, do Coronel José Pessoa de Queiroz que exclamava emocionado: — "Esta festa não é de Manoel de Brito, é minha!" — porque considerava aquilo uma vitória justa de seus esforços à frente do grande órgão que dirige, a Cooperativa dos Usineiros.

Prosseguiremos na transcrição das várias outras impressões por nós obtida nessa verdadeira festa do açúcar que vale também como uma vitória a mais do próprio país, na sua reconstrução econômica.

Outro depoimento interessante e autorizado é o do industrial Armando de Queiroz Monteiro, Presidente da Federação das Indústrias de Pernambuco. Disse êle:

— "Diante do auspicioso acontecimento que hoje aqui comemoramos, tenho a

O Governador Barbosa Lima Sobrinho entre os industriais Manoel de Brito e José Pessoa de Queiroz, dois dos maiores homens de indústria de Pernambuco.

O Governador Barbosa Lima Sobrinho ao lado dos industriais Manoel de Brito, Alvaro Azevedo e José Pessoa de Queiroz, no ato de enchimento do saco n.º 600.000.

impressão nítida de que a "Usina Central Barreiros" é uma das maiores do Brasil, quiçá da América do Sul. Daí confirmar ela o conceito de que Pernambuco está realmente na vanguarda da indústria açucareira do país. E não há dúvida: a grandeza da "Usina Central Barreiros" está diretamente em função do dinamismo trepidante e da direção eficiente de Manoel de Brito e de Álvaro de Azevedo".

"UMA OBRA FORMIDÁVEL"

Também externou sua impressão, e com muito entusiasmo, o Brigadeiro Alves Sêco, comandante da Base Aérea do Recife. Assim falou à reportagem:

— "Ao chegar a Barreiros logo que comecei a ver as grandes plantações de cana de açúcar, pude estimar o vulto da produção da maior usina brasileira. Esta minha primeira impressão foi confirmada mais tarde, na visita à usina, que é realmente uma obra formidável de que devem se orgulhar pernambucanos e brasileiros em geral".

"SÍMBOLO DE PROGRESSO"

Depõe agora, nesse desfile de impressões, um técnico de nomeada no assunto: o Sr. Mário Lacerda de Melo, Delegado do Instituto do Açúcar e do Álcool em Pernambuco. Dita êle para a reportagem as seguintes palavras:

— "Considero o feito da "Usina Central Barreiros" como um símbolo do progresso da economia açucareira do Estado. Êsse feito deve efetivamente ser festejado pelo que representa de bem estar e de melhoria das condições de vida de tôdas as categorias econômicas que contribuíram para a grande produção de 600 mil sacos. Por isso é que venho me congratular com os proprietários e a administração da "Usina Central Barreiros".

A VOZ DO SERTÃO

A reportagem agora acerca-se do Sr. João Roma, titular da Segurança Pública. Pede-lhe sua impressão sôbre o recorde da "Central Barreiros". O Sr. João Roma está evocativo e responde:

— "Eu sou do sertão. Não estou habituado com o aspecto deslumbrante dos canaviais. A "Usina Central Barreiros" representa, pois, aos olhos de um observador como eu, uma grande surprêsa, em face do progresso notável que indica o seu volume de produção. E' com efeito, um motivo de honra e orgulho para o Brasil".

ONTEM E HOJE...

Estamos agora diante do Sr. Miguel Arrais, Secretário da Fazenda. Inquerido pela reportagem, o dinâmico e silencioso secretário que é o "braço forte" do Sr. Barbosa Lima na tarefa da recuperação econômica do Estado, assim responde ao nosso inquérito:

— "Estive aqui em 1943, quando Manuel de Brito assumiu o comando da usina, que então se achava em condições precárias. Hoje, no curto período de quatro safras, conseguiu êle transformá-la na maior usina do país em volume de produção, como demonstra o recorde que estamos aqui comemorando. Minha impressão é, pois, a melhor possível."

DINAMISMO E INTELIGÊNCIA

Depõe a seguir mais um secretário: o Sr. Nilo Pereira. E' um intelectual. Mas o espetáculo de grandeza econômica que tem diante dos olhos também o deslumbra e inspira-lhe as seguintes palavras:

— "Como brasileiro, é com entusiasmo e orgulho que me defronto com êsse notável parque industrial que é a "Usina Central Barreiros". Aqui se revela, graças ao dinamismo e à inteligência de Manuel de Brito, a capacidade realizadora do povo pernambucano."

FALA O GOVERNADOR BARBOSA LIMA

"Um episódio da grande expansão da indústria açucareira do Estado"

Procurado pela reportagem para externar suas impressões acêrca do grande acontecimento que se festejava, anteontem, em Barreiros, o Governador Barbosa Lima Sobrinho mostrou-se deveras entusiasmado com o "record" de produção atingido pelo industrial Manoel de Brito. E o fêz através das seguintes expressivas palavras, ditadas para os jornalistas, e que constituem sem dúvida um magnífico depoimento sôbre a extraordinária "performance" da Usina Central Barreiros, cujo volume de produção na safra dêste ano representa um motivo de orgulho para nossa terra.

— "Estou tendo a satisfação de verificar — começa S. Excia. — que estava certo quando, na presidência do Instituto do Açúcar e do Álcool, eu defendi o aumento da quota de produção de Pernambuco. Não faltavam, naquela época, derrotistas que me diziam que nosso Estado não poderia ir adiante da quota que então possuía, porque lhe faltavam capacidade de máquinas e as terras necessárias para a expansão do plantio. De meu lado, eu sabia que a capacidade de máquinas era bem maior que a quota do Estado e que a existência da área cultivável não tinha importância quando se considerava que a produção média por hectare não ia adiante de quarenta toneladas. Bastaria o emprêgo da adubação para se conseguir pelo menos o duplo dêste rendimento."

Referindo-se à safra atual do Estado, continua o Sr. Barbosa Lima:

— "A presente safra de Pernambuco, de 7.500.000 sacos, veio demonstrar que o valor dos produtores pernambucanos era muito maior do que o prestígio dos derrotistas. A realização de Manuel de Brito é um dos aspectos dessa grande vitória da indústria açucareira pernambucana. Barreiros produzia normalmente pouco mais de metade de sua safra atual e o "record" agora atingido por Manuel de Brito atesta mais uma vez, noutro domínio da atividade industrial, a sua grande capacidade de ação e o seu incomparável tino administrativo. E o que eu acho ainda mais significativo é que os 600.000 sacos da Usina Central Barreiros encontram uma atmosfera de tal confiança, que nós todos temos a certeza de que representam apenas um episódio da grande expansão da indústria açucareira do Estado."

E, de modo incisivo, assim termina o Sr. Barbosa Lima suas impressões:

— "Êsse extraordinário "record" que hoje aqui se comemora não é, contudo, o têrmo de uma fase de crescimento. Mas, acima de tudo, o testemunho eloquente de nossa convicção de que estamos em fase do início de uma nova fase de afirmação e de energia dos industriais de Pernambuco."

Evite a FERRUGEM

Com o anti oxido-moderno

A ação da ferrugem é lenta e silenciosa, mas potente e positiva. Autoridades competentes calculam que cêrca de 2% de todo o ferro e aço produzido no mundo é destruido pela ferrugem anualmente.

TEXACO RUSTPROOF COMPOUND – o anti-oxido excepcional – é um produto à base de petróleo, viscoso e facil de aplicar a pincel, brocha ou pistóla, que adére às superficies, tornando assim permanente a sua ação na proteção positiva contra a ferrugem.

Peça-nos o livreto "A FERRUGEM"

TEXACO

TEXACO RUSTPROOF COMPOUND

O ANTI-OXIDO POSITIVO

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

MAIS DE 30 ANOS A SERVIÇO DO BRASIL

Milhões, em todo o Brasil, nas Capitais e nos longínquos vilarejos, diàriamente, às 23 horas, estão a postos! E' hora do GRANDE JORNAL FALADO TUPI! Todos aguardam, ansiosamente, as últimas notícias, irradiadas em ondas curtas e longas, pela Rádio Tupi, no GRANDE JORNAL FALADO TUPI, o maior e mais ouvido do rádio brasileiro. Dois locutores, quatro redatores, vários cronistas, apresentam diàriamente no GRANDE JORNAL FALADO TUPI: Boletim do Tempo; Notícias dos Estados; Crônica Parlamentar; Boletim Internacional; Notícias Esportivas; Mercado, etc. Ouvir o GRANDE JORNAL FALADO TUPI é saber sempre, antes dos outros, as últimas notícias do Brasil e do Mundo.

RÁDIO **Tupi**

RIO DE JANEIRO — BRASIL

Unidades de assistência social distribuídas estratègicamente na cidade de São Paulo prestam assinalável serviço aos comerciários, que têm por exemplo neste Centro Social Carlos Souza Nazareth tudo que necessitam para o corpo e o espírito.

Serviços Sociais Para o Comerciário

As Atividades do SESC de São Paulo

A GRANDEZA de uma nação não se mede apenas pelas riquezas materiais produzidas, mas sobretudo pelos bens postos à disposição do seu povo, bens que se traduzem em alimentação sadia e suficiente, moradia higiênica e confortável, recursos médicos para tratamento da saúde, férias em lugares apropriados para repouso e recuperação das energias despendidas no trabalho, instrução accessível para desenvolvimento das faculdades mentais e aquisição de uma profissão remuneradora em consonância com a propensão individual. A longa marcha da Humanidade através da História não tem outro objetivo senão o de propiciar êstes bens a um número maior de pessoas cada dia que passa. E' isto que constitui o verdadeiro progresso, porque dêste modo se formam as nacionalidades fortes e capazes, eficientes nas atividades pacíficas e resistentes nos embates bélicos, quando são chamadas pelo Destino para esta prova de adversidade.

A finalidade do trabalho, da ciência e da técnica é precisamente o de fazer com que todos alcancem isso, a todos sejam assegurados êstes bens. E onde mais extensos são êles, com maior unidade se apresenta a Pátria, mais feliz o seu povo, mais elevado o nível atingido em todos os setores. Ao contrário, onde êles escasseiam, a fraqueza é geral, tanto material quanto

espiritual, grassam as dissenções internas, o campo se oferece propício para os abusos e perturbações de tôda ordem, porque só o bem-estar gera a tranquilidade, a vontade de perseverar, de conservar e resguardar o patrimônio conquistado. A miséria e o descontentamento dão origem ao vandalismo, à falta de amor, aos anseios de disputas.

Podemos dizer, pensando em tudo isso, que, felizmente, o Brasil, nesse sentido, está trilhando a senda do progresso, e está adiantando-se maravilhosamente, pois, ao lado do aumento da sua capacidade de produção, do florescimento da sua cultura, leis governamentais e iniciativas particulares estão, dia a dia, colocando ao alcance das massas populares meios e modos de uma vida melhor. E o que sobreleva destacar nesta obra, entre nós, é que tudo isso dêflui como que naturalmente, sem ser o fruto das prejudiciais lutas de classe, decorrências de imposições de um grupo social sôbre outro. A índole pacífica e fraternal do brasileiro, aprimorada e ampliada pela religião cristã, faz com que aqui a felicidade coletiva seja um esfôrço comum, um desejo borbulhante nos corações, quer dos que dela precisam, quer dos que a possuem e a podem brindar aos outros.

DA LEGISLAÇÃO TRABALHISTA AOS SERVIÇOS SOCIAIS

Se uma legislação trabalhista bem orientada, consciente dos alvos a atingir assegura ao nosso trabalhador um salário mínimo, natural jornada de trabalho, estabilidade de emprêgo, férias anuais remuneradas, indenização por invalidez, garantia de emprêgo e parte do ordenado em caso de enfermidades, os Serviços Sociais, recentemente instituídos, completam estas leis, dilatando seus benefícios, oferecendo outros recursos não menos indispensáveis a uma existência digna. Interessante é ressaltar, e merecedora de encômios por isso, que tais facilidades não provieram de uma exigência governamental determinada por lei, nem partiram da grita desesperada das turbas sofredoras, mas (fato ímpar no mundo!), originaram-se de compreensão, do espírito bem formado da própria classe patronal brasileira. Foi ela quem viu e sentiu essa necessidade, acorrendo ao seu encontro, prontificando-se, espontaneamente, num requinte de fraternidade, de comunhão nacional, a dotar o país de tais serviços. Dessa forma, estreitam-se os laços que unem as classes de dirigentes e dirigidos, de patrões e empregados, que constituem a unidade natural da economia na produção e distribuição da riqueza do país. Se o trabalho os engloba na mesma atividade,

Centro Social Horácio de Melo, outra das unidades de assistência social que se encontram à disposição dos comerciários com excelentes índices de serviços.

a compreensão mútua, assim, os alicerça no mesmo elo de interêsses, caldeando nessa harmonia a junção social necessária à unidade nacional.

As leis trabalhistas regulamentam os direitos e os deveres do labor cotidiano; os Serviços Sociais proporcionam o confôrto, os meios, os recursos complementares, formando, ambos, um amálgama de bem viver, de colaboração, de reciprocidade social. E unidas desta forma as nossas classes sociais vão construindo a grandeza da nossa terra.

UMA OBRA PARA OS COMERCIÁRIOS

Entre a nossa coletividade trabalhadora, merece destaque especial a dos comerciários, gente que presta seus serviços nos escritórios e casas de negócio de tôda espécie, contribuindo com seus esforços e solicitude para atender o nosso povo em suas relações entre a elaboração e o consumo dos produtos. Êstes homens e mulheres, que numa labuta incessante se dedicam a bem servir o público e as transações comerciais do país nas lojas e escritório, é parte considerável e respeitável do trabalho nacional. E para atender a esta coletividade é que foi criado o Serviço Social do Comércio (SESC), uma das instituições mais meritórias que já surgiram no Brasil.

Esta instituição, como já dissemos antes, é iniciativa dos patrões e visa atender às necessidades dos comerciários, criando, dêsse modo, um entendimento entre empregadores e empregados. Daí o seu lema: *Do comércio para os comerciários*. A contribuição para êle, por isso, é unicamente dos empregadores.

Como não tem nenhuma finalidade caritativa, mesmo no mais elevado sentido que esta palavra encerra, os serviços são cobrados, a preços abaixo do módico, se assim podemos nos exprimir, de maneira a estar à altura da bôlsa de todos. Só excepcionalmente, e em forma transitória, presta assistência gratuita, em caráter de empréstimo. Dêsse modo a pessoa beneficiada não tem a impressão de estar sendo socorrida por caridade, o que constrangeria uns, e revoltaria outros. E' um serviço de assistência social, como o próprio nome indica, especialmente organizado e mantido para a sua classe.

SESC
SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO
DEPARTAMENTO REGIONAL DE SÃO PAULO

MOVIMENTO DOS CENTROS SOCIAIS (ATÉ 30 DE ABRIL DE 1948)

	B P C	H M	M F A	C S N	G V	TOTAL GERAL
1- VISITAS A DOMICILIO	3.498	3.505	1.499	1.869		10.371
2- PESSOAS ATENDIDAS NA SEÇÃO DE MATRICULAS	2.187	1.602	1.280	603	3.501	9.153
3- CONSULTAS MÉDICAS	2.973	2.405	1.668	306	7.002	14.354
4- PESSOAS ATENDIDAS P/ DENTISTAS	3.029	2.669	1.685	578	4.771	12.732
5- INJEÇÕES	640	1.088	642	217	5.145	7.732
6- EXAMES DE LABORATÓRIO					5.532	5.532
7- APLICAÇÕES DE FISIOTERAPIA		237	22		2.345	2.604
8- SERVIÇO DE RADIOLOGIA ⊙					1.973	1.973
9- HOSPITALIZAÇÕES					106	106
10- INTERVENÇÕES CIRURGICAS					116	116
11- ENCAMINHAMENTOS P/ DIVERSOS SERVIÇOS	1.953	3.149	1.580	427	2.980	10.089

⊙ = (ROENTGEN RADIOSCOPIA, RADIOGRAFIAS GERAIS E DENTARIAS)

CENTRO SOCIAL "BENTO PIRES DE CAMPOS" ..... B.P.C.
" " "HORACIO DE MELLO" ..... H.M.
" " "MARIO FRANÇA DE AZEVEDO" ..... M.F.A.
" " "CARLOS SOUZA NAZARETH" ..... C.S.N
CLINICA CENTRAL SERVIÇOS ESPECIALIZADOS "GASTÃO VIDIGAL" ..... G.V.

Êste quadro dá bem idéia do extraordinário movimento dos centros sociais.

O QUE E' O SESC

O Serviço Social do Comércio visa, assim, a solução dos problemas domésticos decorrentes da dificuldade de vida ou da relação de convivência, a melhoria da saúde, alimentação e higiene, melhoria das condições de habitação e transporte, e, por êsse meio, a defesa do salário real do comerciário, aperfeiçoamento moral e físico da coletividade, seu desenvolvimento cívico e social.

Seu campo de ação atinge desde a simples educação e sociabilidade, procurando unir os indivíduos entre si e êstes dentro da coletividade, até o auxílio de tôda ordem: médico, jurídico, hospitalar, dentário, regulamentação de documentos e outras formalidades indispensáveis à vida, passando pelo esporte, clubes e mais formas de recreação.

O Serviço Social do Comércio (SESC) foi organizado pelo decreto-lei de 13 de setembro de 1946, atribuindo à Confederação Nacional do Comércio a sua criação e direção em todo o território nacional. Nos Estados, estas atribuições passam para as Federações do Comércio, de acôrdo e sob a orientação geral da Confederação Nacional.

Em continuação, vamos fazer uma síntese do que tem sido a atividade do SESC em São Paulo, essa grande colméia de trabalho, o maior centro industrial e comercial do país. Não é fácil a tarefa, dada a amplitude dessas atividades e o desdobramento tomado em seus vários setores, apesar do relativamente pouco tempo que tem de existência.

O SESC EM S. PAULO

O SESC em São Paulo iniciou suas atividades em 30 de outubro de 1946, data significativa, pois é o Dia do Comércio.

O seu Conselho Regional tem à frente a figura dinâmica e empreendedora de Brasil o Machado Neto, Deputado Estadual e presidente da Federação do Comércio do Estado de São Paulo e elemento de destaque no comércio e na sociedade paulista.

Ao lado do Conselho Regional funciona o Conselho Consultivo, integrado por representantes das entidades sindicais e civis dos empregados e outros elementos de comprovada capacidade, conhecedores do problema social, tais como médicos, engenheiros, representantes do clero, elemento feminino, representantes da indústria, do I. D. O. R. T., da Legião Brasileira de Assistência, Instituto de Previdência, etc.

A sede central do SESC, em São Paulo está instalada em edifício próprio, à Rua Florêncio de Abreu, 305, em três amplos andares, funcionando aí também a Clínica Central de Serviços Especializados "Gastão Vidigal", a Clínica Dentária "J. J. Pereira Braga", a Clínica Radiológica e Roentgenfotográfica "Ernesto de Castro".

FINALIDADE DO SESC

Pelos dispositivos do seu Regulamento, o SESC deverá trabalhar no sentido de promover:

a) — o aperfeiçoamento moral e cívico da coletividade;

b) — a solução de problemas domésticos decorrentes de dificuldades de vida ou de relação de convivência;

c) — a solução dos problemas de saúde, alimentação e higiene;

d) — a defesa do salário real comerciário;

e) — a melhoria das condições de habitação e de transportes;

f) — o conhecimento dos preços de custo de artigos de consumo generalizado, a fim de julgar da conveniência da instalação de núcleos padrões para a produção, a baixo preço, de tipos populares daqueles artigos;

g) — o desenvolvimento cívico e social da coletividade pela educação e instrução adequadas;

h) — a prestação dos comerciários de serviços de seu interêsse no sentido de facilitar o desenvolvimento da sua atividade profissional e social, inclusive na regularização de documentos e formalidades indispensáveis à vida dos mesmos e de suas famílias.

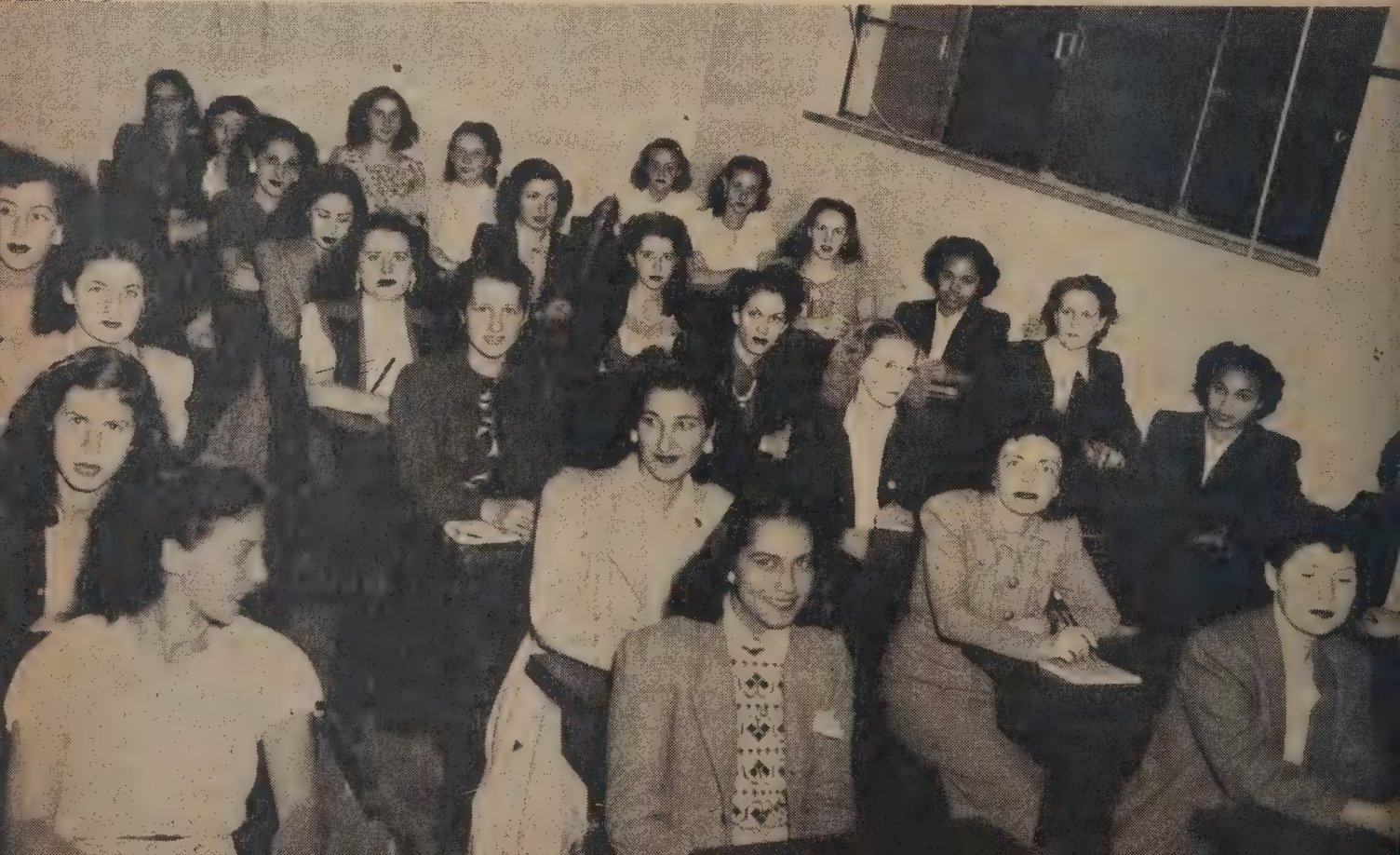
OS CENTROS SOCIAIS

Para atender a essas finalidades, foram organizados os Centros Sociais, a quem incumbe a tarefa de manter contato com o comerciário e sua família, sondar as verdadeiras necessidades assistenciais da classe e promover as providências adequadas. São os olhos e os braços do SESC, presentes em tôda parte, vendo e agindo. Para isso penetra nos locais de trabalho e nos lares, exercendo sua ação esclarecedora, orientadora, condutora, persuasiva, e acima de tudo, educacional.

Existem atualmente em funcionamento três Centros Sociais na Capital e um em Ribeirão Prêto, estando já pronto para funcionamento, mais um na Capital e mais um, respectivamente, em Santos e Campinas.

Cada Centro é patrocinado por um ex-presidente da Associação Comercial de São Paulo ou da Federação Nacional do Comércio do Estado de São Paulo, levando o seu nome. São êles os seguintes:

Os clichês reunidos nestas duas páginas atestam o alto interêsse que os comerciários têm pelos cursos em que aperfeiçoam seus conhecimentos e se preparam para uma melhor tarefa.



CENTRO SOCIAL "BENTO PIRES DE CAMPOS", à Avenida Celso Garcia n. 2.424, inaugurado a 1.º de maio de 1947.

CENTRO SOCIAL "HORÁCIO DE MELO", à Rua Fausto Ferraz n. 131, inaugurado a 7 de julho de 1947.

CENTRO SOCIAL "MÁRIO FRANÇA DE AZEVEDO", à Rua Voluntários da Pátria n. 2.368, inaugurado a 11 de outubro de 1947.

CENTRO SOCIAL "CARLOS DE SOUZA NAZARETH", à Avenida Água Branca n. 271, em vésperas de ser inaugurado, oficialmente, já estando nêle, em desenvolvimento, o serviço de visitadores, desde novembro de 1947.

CENTRO SOCIAL "ANTÔNIO CARLOS DE ASSUMPÇÃO", na cidade de Ribeirão Prêto, à Rua Lafayette, 38, inaugurado em 19 de outubro de 1947.

CENTRO SOCIAL "ALFREDO A. MIRANDA", na cidade de Campinas — à Rua Francisco Glicério n. 935, a ser inaugurado em princípios do corrente ano.

CENTRO SOCIAL "HORÁCIO RODRIGUES", na cidade de Santos — à Rua São Francisco n. 299, a ser inaugurado em princípios do corrente ano.

SENAC - SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL

DEPARTAMENTO REGIONAL DE S.PAULO

QUADRO DE MATRÍCULA NOS CURSOS

CURSOS	MANHÃ	TARDE	NOITE	TOTAIS
ASPIRANTES AO COMÉRCIO		257		257
PREPARATÓRIOS	359	111		470
PRATICANTE DE COMÉRCIO	230	44	76	350
PRATICANTE DE ESCRITORIO	208	64	272	544
ESTENO-DATILÓGRAFO			208	208
ENFERMAGEM			130	130
VENDEDOR-VIAJANTE			58	58
CAIXA-TESOUREIRO			49	49
ARQUIVISTA			27	27
BALCONISTA DE TECIDOS			25	25
BALCONISTA DE CALÇADOS			24	24
BALCONISTA DE FERRAGENS			16	16
TOTAIS	797	476	885	2.158

Para desempenhar a sua missão, os Centros Sociais devem atingir as seguintes finalidades:

1.º — Integrar, em um todo, as facilidades da assistência que deverá ser prestada ao comerciário e à sua família.

2.º — Reduzir as atividades essenciais, as formas dessa assistência integral, em aspectos, que possam ou devam ser prestadas à família.

3.º — Agir como unidade distrital de ação assistencial do SESC tendo, sempre, os seus trabalhos em perfeita articulação com as suas clínicas centrais e outros órgãos executadores da atividade assistencial do SESC, quais sejam: Colônias de Férias, Restaurantes, Pensionatos, etc.

4.º — Manter, também, na coordenação de suas atividades, a mais estreita colaboração com outras unidades distritais de serviços congêneres a cargo de instituições, quer oficiais, quer particulares.

5.º — Realizar as observações e pesquisas indispensáveis à orientação dos próprios trabalhos, necessários à apreciação de sua eficiência e extensão.

São características e normas imprescindíveis ao Centro Social, no desenvolvimento de sua atuação:

a) — agir, sempre, de acôrdo com as exigências do presente, mas, construindo para o futuro;

b) — satisfazer as necessidades do indivíduo dentro da família;

c) — alcançar os locais de trabalho e, principalmente, os lares, onde deve exercer ação esclarecedora, orientadora, condutora, persuasiva e, sobretudo, *educacional.*

Merece destaque especial, nos trabalhos dos Centros Sociais do SESC de São Paulo, o programa de proteção à maternidade, infância e adolescência tendo em vista o aperfeiçoamento das gerações, através dos cuidados prestados à criança, a quem se deve garantir o direito de ser bem nascida, higiênica e eugenicamente tratada, social, econômica e moralmente amparada. Para êsse fim, mantém cada Centro Social, os seguintes serviços e atividades:

A — SERVIÇOS E ATIVIDADES QUE SE RELACIONAM COM A ASSISTÊNCIA MÉDICO-SANITÁRIA:

Serviços primários: (Eugenia e Higiene).

— Serviço pré-natal (Pré-nupcial pré-concepcional, da gestante e da nutriz).
— Serviço da 1.ª Infância.
— Serviço do Pré-Escolar e Escolar.
— Serviço do Adolescente e adulto.

Serviços Auxiliares:

— Serviços médicos gerais de pediatria, obstetrícia e clínica médica.
— Serviço médico especializado de sífilis e moléstias venéreas (na gestante e na criança).

NOTA — Para as demais especialidades são os pacientes encaminhados à Clínica Central de Serviços Especializados "GASTÃO VIDIGAL".

Serviços Complementares:

— Lactário, pequena cirurgia, enfermagem, imunização, penicilinotera-

Alimentação sadia e a preço razoável é servida nos restaurantes do SESC de São Paulo, com grande afluência de comerciários.

pia, buco-dentário, raios ultra-violetas, verminose e outros.

NOTA — Para exames radiológicos e roentgenfotográficos, práticas diversas da fisioterapia e serviço de metabolismo basal são os pacientes encaminhados à Clínica Central de Serciços Especializados "GASTÃO VIDIGAL", onde são realizados, também, os exames de laboratório do material enviado pelos diversos Centros Sociais.

B — SERVIÇOS E ATIVIDADES QUE SE RELACIONAM COM A ASSISTÊNCIA RECREATIVA, MORAL E ESPIRITUAL, E, PRINCIPALMENTE, EDUCACIONAL:

Desenvolvem-se êstes através do contato com as famílias, e vem sendo realizado:

a) — através de atividades naturais ou especialmente criadas no ambiente interno dos Centros, quais sejam, entendimentos, reuniões, cursos ou organizações especiais, como centro de noivas, de mães ou pais, infantil, juvenil e de débeis; cozinhas dietéticas e de demonstrações; agrupamentos diversos;

b). — pela ação de visitadora social exercida diretamente nos lares, onde realiza cuidadosas observações, inquéritos e pesquisas, e, consequentemente, orientações e auxílios necessários;

c) — pela atuação, em outros locais, do educador social.

C — SERVIÇOS E ATIVIDADES QUE SE RELACIONAM COM A ASSISTÊNCIA DOMICILIAR:

A assistência domiciliar se desenvolve no Centro Social:

a) — pela ação esclarecedora, orientadora e condutora do agente social;

b) — pelo socorro domiciliar prestado pelo médico, educadora sanitária, parteira, enfermiera, técnicos de laboratório e outros agentes ou técnicos do Centro Social.

D — SERVIÇOS DE PROPAGANDA, BIBLIOTECA E DE ATIVIDADES CULTURAIS:

Visam êstes a divulgação de ensinamentos e realizações e a melhoria do preparo dos que assistem e dos que são assistidos.

E — ASSISTÊNCIA LEGAL:

A assistência legal do Departamento Regional dêste Serviço, organizou-se objetivando prestar aos comerciários assistência:

1) *contenciosa* — no civil, comercial e criminal:

tratando de questões de interêsse dos empregados de natureza patrimonial, pessoal e familiar.

2) *consultiva* — atendendo pessoalmente, por carta e telefone, tôdas as questões de natureza civil, fiscal, comercial ou criminal dos empregados;

3) *administrativa* — examinando documentos, acompanhando processos de assistência e benefícios junto ao Instituto de Previdência, habilitação de casamento, regularização do serviço militar, e sua situação no país, e outros assuntos desta natureza de interêsse dos empregados.

A fim de atender às suas necessidades, os Centros Sociais nos bairros funcionam diariamente das 6 às 22 ho-

O ambiente é convidativo, a higiene rigorosamente mantida e o material de primeira qualidade. São atrativos a que acodem os comerciários.

As férias para os que dispõem de poucos recursos raramente correspondem à sua finalidade. Visando realmente o recreio, o SESC está construindo, em local adequado, uma colônia de férias muito interessante com suas várias casas e centros coletivos.

ras, em três períodos para o serviço médico e dentário, e, sem interrupção para os demais serviços, com exceção da Assistência Legal, que funciona num só período em dias determinados da semana e diariamente na sede.

Dispõe, para isso, os Centros Sociais, de pessoal habilitado e competente durante todo o expediente.

Enfermaria de Emergência: Está em vias de entrar em funcionamento, no andar superior do Centro Social "Carlos de Souza Nazareth", uma enfermaria de emergência, que se destina, principalmente, à prática de penicilinoterapia e à hospitalização de crianças ou de casos clínicos que requeiram tratamento de pequena duração ou dietéticos específicos.

UM POUCO DE ESTATÍSTICA

Um panorama completo das atividades sociais do SESC de São Paulo temos nos quadros estatísticos abaixo mencionados, os serviços de assistência por êles prestados nos vários setores:

	Centro Social "Bento Pires de Campos"	Centro Social "Horácio de Mello"
1 — Visitas feitas	2.677	2.473
2 — Pessoas matriculadas	4.656	3.711
3 — Consultas médicas	1.606	1.141
4 — Pessoas atendidas pelo dentista	1.884	1.146
5 — Injeções aplicadas	361	638
6 — Hospitalizações solicitadas gratuitas)	—	—
7 — Consultas com o advogado	18	22
8 — Encaminhamentos para os diversos serviços	1.167	1.643

	Centro Social "Mário França Azevedo"	Centro Social "Antônio Carlos Assumpção" (Ribeirão Prêto)
1 — Visitas feitas	821	742
2 — Pessoas matriculadas	1.898	307
3 — Consultas médicas	434	265
4 — Pessoas atendidas pelo dentista	520	523
5 — Injeções aplicadas	154	420
6 — Encaminhamentos para diversas secções	558	43

Quanto ao movimento dos Centros Sociais, nos primeiros meses do corrente ano, vão êles expressos nos diagramas que aqui apresentamos.

SERVIÇOS CLÍNICOS E DENTÁRIOS

A Clínica Central de Serviços Especializados "GASTÃO VIDIGAL", inaugurado em 2 de agôsto do ano passado, funciona com os seguintes serviços:

a) — registro geral (expediente, fichário e cadastro);

b) — laboratório de análises clínicas;

c) — fisioterapia (com os seguintes aparelhos: ondas curtas e ultracurtas, raios ultra-violeta, infra-vermelhos, imunização, banhos de luz, metabolismo basal);

d) — enfermagem específica e outros.

Nela encontram-se igualmente centralizado todo o serviço técnico administrativo, bem como os trabalhos de inspeção e orientação, compreendendo os serviços de estatística, desenho, documentação, propaganda e atividades culturais. Suas especialidades são as seguintes:

a) — cirurgia;
b) — cardiologia;
c) — radiologia;

d) — nutrição e dietética;
e) — ginecologia;
f) — urologia;
g) — otorrinolaringologia;
h) — oftalmologia;
i) — neuro-psiquiatria;
j) — sifiligrafia e dermatologia;
k) — endocrinologia;
l) — ortopedia.

A Clínica Dentária "J. J. Pereira Braga", inaugura em 4 de novembro último, consta de tres bem montados gabinetes dentários, com Raio X, funcionando, cada um dêles, em 5 períodos, atendendo, em média, 105 pessoas por dia, o que perfaz um total mínimo de 2.625 pessoas por mês. Juntando-se os totais atendidos pelos gabinetes dentários dos Centros Sociais, teríamos a cifra global de 4.725 comerciários que podem ser atendidos pelo SESC de São Paulo, ou seja, um total geral de 56.300 por ano.

Será inaugurado, em breve, ainda, a Clínica Radiológica e Roentgenfotográfica "Ernesto de Castro", para

Nas duas fotografias vemos detalhes das casas que compõem a colônia de férias do SESC de São Paulo, ora em construção, e que é uma demonstração vívida do interêsse da entidade pelo bem-estar do comerciário. As casas podem abrigar comerciários solteiros ou casados, dispondo, para tanto, de instalações completas.

SESC

SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO

DEPARTAMENTO REGIONAL DE SÃO PAULO

CENTRO SOCIAL "HORACIO RODRIGUES" - SANTOS

RELATÓRIO DO MOVIMENTO DESDE O INÍCIO DE FUNCIONAMENTO ATE 29 DE FEVEREIRO DE 1948

	FEVEREIRO	MARÇO	TOTAL
VISITAS A DOMICILIO	216	173	389
PESSOAS MATRICULADAS	231	197	428
CONSULTAS MEDICAS	59	92	151
PESSOAS ATENDIDAS P/ DENTISTAS	18	76	94
INJEÇÕES	13	58	71
EXAMES DE LABORATÓRIO		–	–
HOSPITALIZAÇÕES		1	1
INTERVENÇÕES	1	–	1
ENCAMINHAMENTOS P/ DIVER SECÇÕES	15	28	43
CONSULTAS JURÍDICAS	–	2	2

cuja montagem foi adquirido o mais moderno e perfeito aparelhamento, e a Clínica Cirúrgica "Feliciano Lebre", destinada a atender a operações de garganta, olhos e qualquer outra espécie de pequena cirurgia e serviços de emergência da pequena ortopedia.

OS PREÇOS DO SESC DE S. PAULO

As famílias a serem atendidas pelo SESC são classificadas em três padrões, de acôrdo com sua situação econômica, padrões êsses que correspondem às diferentes tabelas de descontos, a saber:

Padrão A ..... 57% de desconto
Padrão B ..... 50% de desconto
Padrão C ..... 25% de desconto

Para dar uma idéia mais clara, porém, das vantagens oferecidas pelo SESC paulista, transcrevemos a seguir a tabela de preço do serviço de radiografia e os odontológicos, estabelecendo um paralelo entre os preços reais cobrados nas clínicas particulares e os vigorando no SESC. (Vide Tabela I).

AS REALIZAÇÕES QUE ATESTAM EFICIÊNCIA

Os Centros Sociais, contavam, em dezembro do ano passado, em seu conjunto, com 14 meses e meio de atividade, sendo de 4 meses e meio apenas as realizações de sua Clínica de Serviços Especializados. Pois bem, durante êsse período, as visitadoras sociais do SESC, educadoras sanitárias, assistentes sociais, educadoras sociais, fizeram 5.305 visitas de propaganda, sendo 3.860 em domicílio e 1.442 em casas comerciais.

Procurando contato com recém-nascidos, gestantes e crianças de tôdas as idades, conseguiram manter sob a influência do SESC, 145 gestantes, 3.966 crianças, 776 adolescentes e 6.610 adultos, o que perfaz um total de 11.497 casos.

Muitas dessas famílias visitadas já se acham matriculadas em seus Centros Sociais e sua Clínica Central de Serviços Especializados. Outras espontaneamente os procuram, atingindo a matrícula, atualmente, um total de 4.310 pessoas. A estas, foram dispensadas 6.302 consultas médicas, sendo 1.469 de pediatria; 3.050 de clínica médica; 386 de ginecologia e obstetrícia; 510 de otorrinolaringologia; 286 de oftalmologia, 105 de cardiologia, 12 de urologia, 183 de sífilis e dermatologia, 55 de ortopedia, 115 de cirurgia, 37 de neuro-psiquiatria e 95 em domicílios.

Um restaurante coletivo servirá à colônia de férias.

O serviço odontológico apresenta um total de 4.563 pessoas atendidas em formas variadas de atuação.

O serviço de enfermagem (de que constam: injeções, imunizações, hemoterapia, transfusões de sangue, curativos, cateterismo, galvano-cautério, extrações de sangue, colheita de material, lavagens do ouvido, etc.) apresenta um movimento de 4.787 realizações.

No serviço de laboratório, observa-se um total de 1.984 exames, assim distribuídos: — 320 exames de fezes, 401 de urina, 1.153 de sangue, 48 de secreções, 20 de escarros, 9 de suco gástrico e outros; dentre as provas funcionais, observamos 21 metabolismo e 2 entubações duodenais.

No serviço de fisioterapia foram realizadas 1.057 aplicações, sendo 238 de ondas curtas e ultra-curtas, 234 de raios ultra-violetas, 232 de raios infra-vermelhos, 304 banhos de luz, 41 de diatermia e 8 de ionização.

Das 471 radiografias pedidas, 37 por cento foram a pedido médico e as demais a pedido dos dentistas.

Foram 66 as hospitalizações processadas para grandes intervenções cirúrgicas, para parto e para tratamentos diversos, e 74 as intervenções cirúrgicas realizadas (otorrinolaringologia, cirurgia geral, ginecologia e ortopedia). Em cirurgia geral registram-se casos de apendicectomia, herniorrafias, úlcera duodenal, lipoma do dorso, cisto tíreo-glosso.

Foram socorridos pelo médico ortopedista 15 casos de traumatologia.

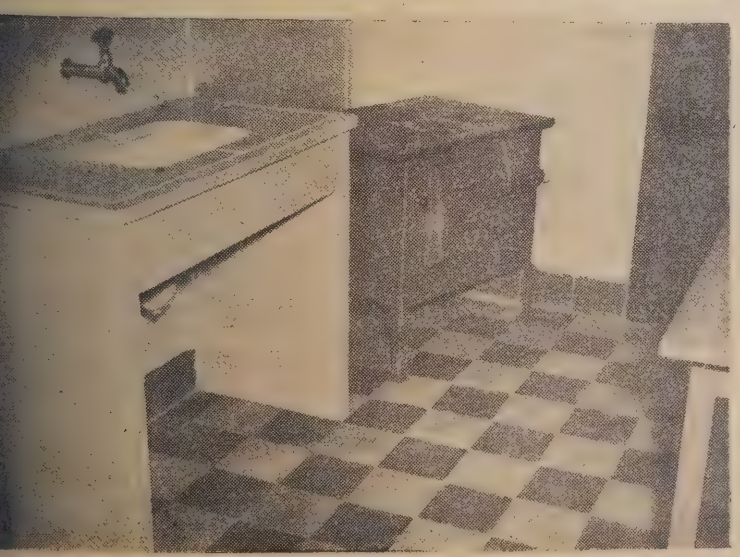
Na seção legal 65 pessoas foram atendidas pelo advogado e tiveram seus problemas resolvidos.

Finalmente devemos observar que 4.831 encaminhamentos se processaram, numa forma recíproca de atuações, entre os Centros Sociais, sua Clínica Central de Serviços Especializados e outras instituições.

OUTROS SERVIÇOS

O Restaurante "Alcântara Machado", situado no centro da cidade, à Rua Riachuelo esquina de Asdrúbal do Nascimento, inaugurado em 30 de outubro passado, Dia do Comércio, nos dois primeiros meses de seu funcionamento, isto é, novembro e dezembro do ano findo, com capacidade para servir 1.800 refeições somente no

Aqui estão detalhes das casas da colônia de férias, notando-se as camas arrumadas como beliche para solteiros.



almôço, funcionando entre 10 e 13,30 horas, serviu mais de 30 mil refeições.

O movimento dos começos do corrente ano, está no gráfico que ilustra estas páginas: o preço de cada refeição é para os sindicalizados de Cr$ 7,00, e Cr$ 7,50 para os não sindicalizados, sendo pratos sadios, saborosos, cientificamente preparados, com o mínimo de 1.600 calorias.

Outro empreendimento do SESC paulista digno de menção, é a Colônia de Férias "Rui Fonseca", situada na magnífica praia da Bertioga, nas vizinhanças da cidade de Santos, recanto aprazível, onde o poeta Vicente de Carvalho escreveu sua inesquecível "Ode ao mar", tendo também inspirado a outro poeta paulista, Martins Fontes, a sua "Indaiá", recanto como se vê, onde sentimos palpitar a alma lírica do litoral, recanto de inspiração dos poetas.

Nessa praia o SESC já adquiriu terrenos num total de 516 metros de frente e 2.500 de fundos, onde estão em construções 300 casas, que abrigarão cêrca de 2.400 pessoas, a razão de 8 pessoas por casa, ou seja, 60.000 pessoas por ano.

Além dessas 300 casas, foi prevista a construção de tôdas as outras dependências necessárias ao funcionamento dessa pequena cidade, como sejam: igreja, prédios de recreação, clubes, restaurantes, parques infantis, campos de esporte, além de prédios de administração, almoxarifado, armazém, garagens, lavanderia, fábrica de gêlo, sorveteria, consultórios médicos e dentários, barbearia, etc., etc.

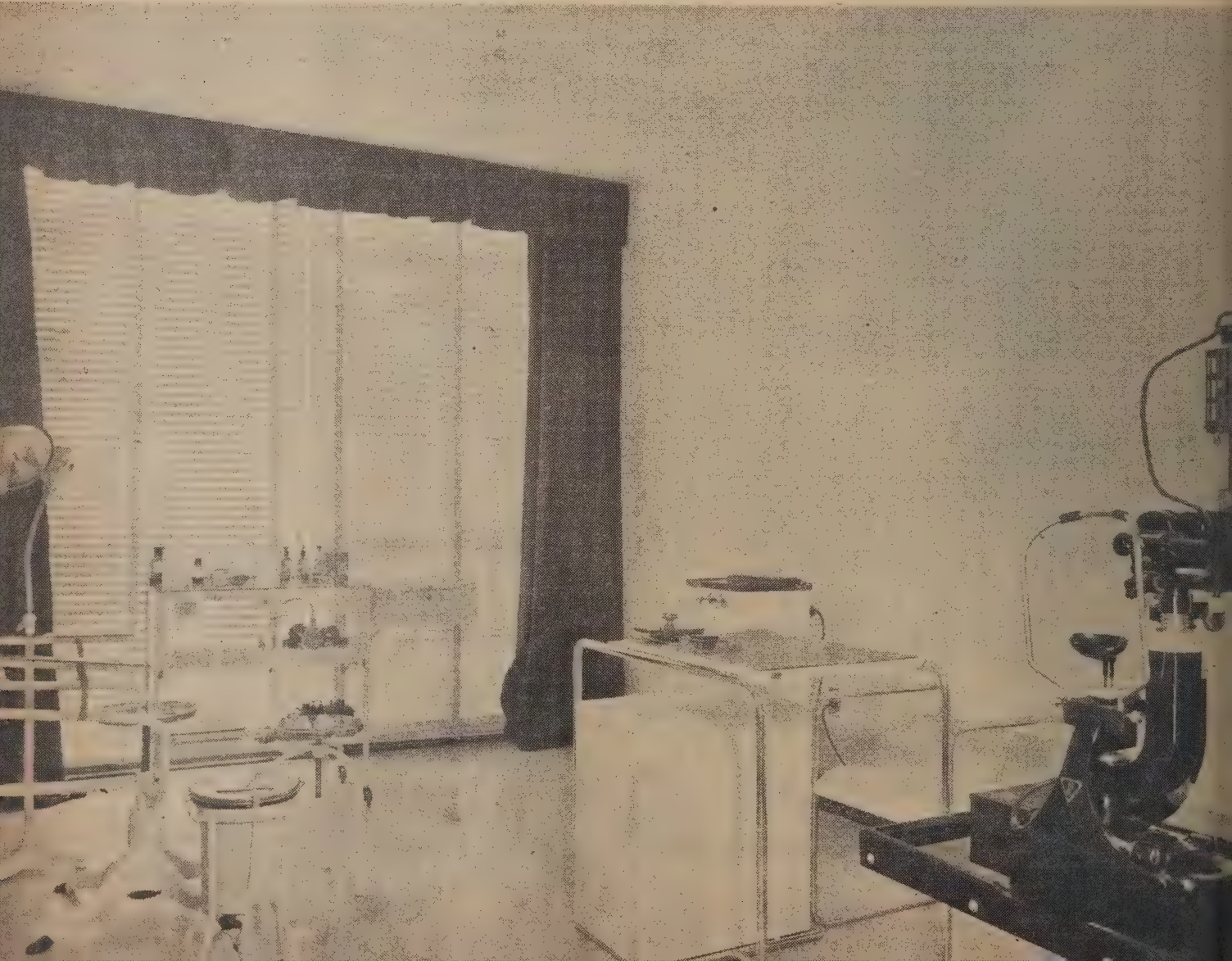
Em 1947 foram iniciadas as construções das primeiras 27 casas préfabricadas, as quais já estão praticamente terminadas, das quais damos várias fotografias em nossas páginas.

Essas casas, feitas de "eternit", ocupam cada uma delas a área de 72 metros quadrados e contêm uma sala de frente de 4,30 x 3,30, dois dormitórios de 3,20 x 3,20, cozinha, instalação sanitária e um grande terraço.

Inicialmente, dois geradores de 25 mil "KWA" cada um, movidos à óleo Diesel, proverão a sua iluminação. A casa das máquinas foi construída, entretanto, prevendo a colocação de outros dois geradores, os quais serão instalados assim que o desenvolvimento do empreendimento o exigir, de vez que o plano completo da Colônia, será executado paulatinamente.

Compreende êle, também, além de tudo o que anteriormente foi dito, a instalação de uma granja modêlo para o fornecimento de carne, ovos, leite, verduras e tudo o mais considerado imprescindível à alimentação, de modo a torná-la inteiramente autosuficiente nesse domínio.

Um completo aparelhamento como êste, da Sala de Otorrinolaringologia da Clínica Central de Serviços Especializados Gastão Vidigal, serve aos comerciários nos centros sociais.



Já se acham executadas, igualmente, as mobílias para as 27 primeiras casas, podendo, cada uma, com 4 camas beliches (para duas pessoas) abrigar oito pessoas. Essas mobílias confeccionadas com fino gôsto, em estilo rústico, e acompanhadas de cortinas e tapêtes apropriados — irão certamente proporcionar ao comerciário a sensação de bem-estar e confôrto requeridos.

O Pensionato de Moças "Antônio Cintra Gordinho", localizado à Alameda Campinas, 541, será inaugurado proximamente, e destina-se a abrigar moças comerciárias solteiras, residentes na Capital. Bem instalado, bem dirigido e a preços acessíveis, poupará às comerciárias a vida incômoda das pensões. Com suas condições de higiene, limpeza, comodidade e confôrto, proporcionará à mulher que trabalha uma vida feliz e tranquila como se estivesse em casa.

Em Santos, a fim de atender ao comerciário que procura a praia nos domingos e feriados, acham-se instaladas duas Barracas de Praia.

Uma das barracas mede 10 x 10 mts (100 metros quadrados) e a outra 7 mts x 6 (42 metros quadrados). São equipadas com 48 cadeiras para praia, com assento de lona, constando o seu material esportivo de um jôgo completo para prática de voleibol, uma bola de "medicine-ball", três jogos de tamboretes, além de seis cordas para pular.

Gabinete dentário típico dos centros sociais do SESC.

O SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL

O Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial, ou, abreviadamente, SENAC, instituído pelo decreto-lei n. 8.621 de 10 de janeiro de 1946, destina-se a difundir a instrução comercial entre a coletividade.

A estruturação dos cursos do SENAC, está assim dividida:

1.º) — Praticante de Comércio, tendo como disciplina geral, português e aritmética, e como disciplina de cultura técnica, merceologia e noções gerais de comércio;

2.º) — Praticante de escritório, tendo como disciplina geral, português e aritmética, e como disciplina de cultura técnica, dactilografia e prática de escritório comercial;

3.º) — Curso Preparatório, que compreende tôdas as disciplinas do curso primário.

Êstes cursos destinam-se a menores de 14 a 18 anos e funcionam durante o dia, pela manhã, permitindo os empregadores que seus jovens empregados os frequentem, sem ônus para êstes, durante o período de trabalho.

O curso especializado, que funciona à noite, para maiores de 18 anos, obedece à seguinte discriminação:

1.º) — Balconistas de Tecidos, de Calçados e de Ferragens, compreendendo as seguintes disciplinas: linguagem oral, cálculo aritmético, técnica de vendas (geral e especial) e merceologia do ramo;

2.º) — Arquivistas, compreendendo as seguintes disciplinas: técnica de arquivo e prática de estatística;

3.º) — Caixa-Tesoureiro, compreendendo as seguintes disciplinas: documentos e operações comerciais, grafo-dactiloscopia e falsificação, aritmética comercial.

Para o corpo docente foram escolhidos professôres especializados nos assuntos, dos mais renomados entre os que se conhecem, de comprovada capacidade e autoridade. Visa-se, com isso, proporcionar, aos estudantes pessoal habilitado e competente.

A sede do SENAC se acha instalada em edifício próprio, construído especialmente para escola, à Rua Galvão Bueno, 707, atendendo a todos os requisitos higiênico-pedagógicos, com amplas salas de aula, com instalações especiais para salas ambiente, biblioteca, gabinete de pesquisas pedagógicas e área livre para educação física. Sua capacidade é para mil alunos, funcionando aí todos os cursos.

Para atender, entretanto, às necessidades da população em seus vários setores, foram instaladas escolas nos bairros, que são as seguintes:

Setor Braz-Penha: Escola SENAC "Prost Rodovalho";

Setor Liberdade — Vila Mariana: Escola SENAC "A. C. Silva Telles";
Setor Lapa-Pinheiros: Escola SENAC "João Nunes Júnior";
Setor Luz-Santana: Escola SENAC "João Ferreira Veloso";

No interior do Estado existem as escolas abaixo discriminadas:

Santos: Escola SENAC "Gabriel Dias da Silva";

Campinas: Escola SENAC "Castro Mendes";

Ribeirão Prêto: Escola SENAC "José Gomes da Silva".

Na capital, os cursos especializados de Caixa-Tesoureiro e Arquivistas, funcionam na sede do SENAC; o de Balconista de Tecidos, na sede da Associação Comercial de São Paulo; o de Balconista de Ferragens, na sede do Sindicato dos Economistas; o de Balconista de Calçados, na sede da Associação dos Representantes Comerciais do Estado de São Paulo.

As aulas dos cursos da Capital tiveram início em 3 de março de 1947 e os do interior, pouco depois. Os cursos especializados começaram a funcionar em agôsto.

As matrículas tiveram a seguinte distribuição:

Capital	821
Interior	212
Total	1.033

Pelos tipos de cursos, elas foram as seguintes:

Praticante de Comércio	278
Praticante de Escritório	316
Curso Preparativo	439
Total	1.033

Para o curso especializado, as matrículas registradas foram estas:

Balconistas de Tecidos	31
Balconistas de Calçados	49
Balconistas de Ferragens	57
Arquivistas	38
Caixa-Tesoureiro	54
Taquigrafia	100
Dactilografia	108
Total	437

No grande edifício de construção ultimada do SENAC há um pavilhão especial para os desportos. E' o que vemos na foto acima.

O total de alunos que concluíram os diversos cursos, recebendo certificados de habilitação, foram os seguintes:

Praticantes de Comércio, 122, sendo 90 na Capital e 32 no interior.

Praticantes de Escritório, 147, sendo 125 na Capital e 22 no interior.

Entre os cursos especializados, receberam certificados de habilitação, 9 Balconistas de Tecidos, 8 Balconistas de Calçados, 12 Balconistas de Ferragens, 24 Arquivistas, 24 Caixas-Tesoureiros e 19 Taquígrafos.

UNIVERSIDADE DO AR

Uma iniciativa do SENAC, de grande proveito, foi a criação da Universidade do Ar. Visa ela dar ao interior, principalmente, a assistência educacional, social e moral, que são as finalidades do SENAC e do SESC.

As inscrições para êstes cursos foram de 1.679 matrículas na Capital e de 3.049 no interior, perfazendo, portanto, um total geral de 4.728 matrículas.

Para atender às inscrições da Capital, foram instalados núcleos receptores nos seguintes bairros: Pinheiros — Consolação — Bela Vista — Higienópolis — Santa Cecília — Lapa — Luz — Campos Elíseos — Santana — Oriente — Braz (2) (Avenida Celso Garcia) — Braz (2) (Rua Piratininga) — Belemzinho — Ipiranga — Liberdade (2) — Vila Mariana — no centro (3) — no Largo de Santa Cecília e em Santo Amaro.

No interior, existem núcleos em funcionamento nas cidades abaixo mencionadas:

Agudos — Alto Pimenta — Amparo — Araras — Araçatuba — Araguaçu — Avaré — Barretos — Batatais — Bauru — Bebedouro — Birigui — Botucatu — Bragança — Brotas — Cafelândia — Campinas — Campos de Jordão (2) — Casa Branca — Capivari — Catanduva — Cruzeiro — Franca — Guaratinguetá — Ibitinga — Itápolis — Jaboticabal — Jaú — Jacareí — Jundiaí — Limeira — Lins — Marília — Mogi das Cruzes — Ourinhos — Palmital — Penápolis — Pirassununga — Piracicaba — Presidente Prudente — Pirassu — Ribeirão Prêto — Santos — São José do Rio Pêrto — Serra Negra — Santo André — São Manuel — São João da Boa Vista — Ser-

Gráficos que demonstram a variedade e intensidade dos serviços nos centros sociais.

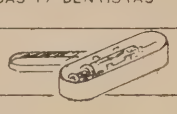
SESC

SERVIÇO SOCIAL DO COMÉRCIO

DEPARTAMENTO REGIONAL DE SÃO PAULO

CENTRO SOCIAL "ANTONIO CARLOS DE ASSUMPÇÃO" - RIB. PRETO

RELATÓRIO DO MOVIMENTO ATÉ 29 DE FEVEREIRO DE 1948



	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO	JANEIRO	FEVEREIRO	TOTAL
VISITAS A DOMICILIO	500	41	202	207	222	1.172
PESSOAS MATRICULADAS	143	49	114	121	27	454
CONSULTAS MÉDICAS	59	82	118	138	122	519
PESSOAS ATENDIDAS P/ DENTISTAS	165	165	193	182	308	1.103
INJEÇÕES	116	74	161	245	349	945
APL. DE FISIOTERAPIA	7	7	-	24	13	51
HOSPITALIZAÇÕES	1	3	-	4	3	11
INTERVENÇÕES		2	-	4	9	15
ENCAMINHAMENTOS P/ DIVERS SECÇÕES	456	64	133	581	209	1.443

Outro elemento de constatação da atividade dos centros sociais.

tãozinho — Sorocaba — Tatuí — Taubaté — Tupã — Valparaíso.

O total de núcleos receptores na Capital e no interior é 70.

Para as lições, tendo como centro de irradiação a PRG-2, Rádio Tupi de São Paulo e PRF-3, Rádio Difusora em ondas curtas, formou-se com as seguintes emissoras do interior uma grande rêde de divulgação. PRG-5 de Santos — PRC-9 de Campinas — PRA-7 de Ribeirão Prêto — PRG-8 de Bauru — PRB-8 de São José do Rio Prêto — PRI-8 de Araçatuba — PRD-7 de Sorocaba — ZYA-8 de Taubaté — PRI-5 de Presidente Prudente — PRI-2 de Marília e PRB-5 de Franca.

Foram realizadas, no ano de 1947, ao todo, 13 audições assim distribuídas:

1 — instalação;

1 — para avisos e instruções

5 — aulas de Português e Noções de Economia e Comércio

5 — Aritmética Comercial e Ciências Sociais

1 — de Natal.

Estas aulas, além de irradiadas, foram impressas em multilith e enviadas aos alunos, num total de 70.000 exemplares.

CONCLUSÃO

Urge concluir. Entretanto, alguns assuntos foram apenas abordados, sem lhes têrmos dado o desenvolvimento que merecia, a fim de ressaltar-lhes a importância. Outros, nem sequer foram mencionados.

Assim por exemplo, não falamos do papel, verdadeiro apostolado, das visitadoras sociais do SESC, que penetram no recesso do lar, na casa comercial ou no escritório, levando não só palavras de confôrto e alento para tanta gente em luta com o infortúnio, mas prodigalizando recursos, meios para atender dificuldades que talvez estivessem no auge de causar desespêro, qual fada benfazeja.

Não detalhamos vários outros aspectos dos serviços clínicos, não nos referimos à assistência hospitalar que o SESC mantém, nem tratamos da assistência medicamentosa. Não citamos as cifras sôbre os internamentos realizados pelo SESC em casas maternais, os partos gratuitos por êle proporcionados, bem como, as operações de vários gêneros.

Em relação ao SENAC, não relatamos os cuidados tomados na elaboração dos programas, das diversas aulas ministradas, da orientação e assistência técnica dada aos professôres, das lições mimeografadas distribuídas aos alunos em vista da falta de livros didáticos apropriados, dos torneios e excursões realizados, do jornal escolar, grêmio estudantil e associações dos ex-alunos organizados, da bôlsa de estudos, da biblioteca para os alunos, e muitas outras iniciativas e atividades.

Sôbre a Universidade do Ar, não mencionamos detalhes do programa, da articulação levada a efeito com outras entidades de classe para sua execução, do número de pessoas com que está em contato, dos aparelhos de rádios adquiridos para os ouvintes, das repercussões que essa modalidade de instrução alcançou, da propaganda realizada para sua execução, da avaliação dos resultados, etc.

Tantos são os assuntos que esta nóvel instituição dos comerciários abrangeu, que torna-se impossível tocá-los amplamente em uma única reportagem. Seriam necessárias várias para fazer isso. Ademais, uma narração escrita, por mais minuciosa que seja, por mais movimento e colorido que se consiga transmitir à palavra escrita, nunca terá o calor, a pujança humana do que ela representa na realidade. E' preciso vê-la, constatar com os olhos os benefícios que causa, a alegria que proporciona, a satisfação agradecida das pessoas que dela se aproveitam a fim de aquilatar em tôda a sua extensão o seu valor, a fim de avaliar e compreender em tôda sua extensão o alcance.

Devemos lembrar, no entanto, que se trata que uma instituição que está apenas em seus começos, ensaiando os primeiros passos, por assim dizer, pois, que a sua existência ainda não se conta ainda por anos, mas apenas por meses. E o seu programa é vasto, devendo dilatar-se à medida que

transcorrer o tempo, à proporção que fôr se solidificando e aumentando a capacidade. Assim, também, a prática, a experiência, fará crescer sua capacidade, aumentando-lhe a eficiência, dando-lhe mais perfeição. Agora, tudo tem de ser criado, isto é, tirado do nada, desde os programas, ao pessoal e material utilizado.

Ressaltemos, no entanto, um ponto, antes de concluir. Se a assistência prestada pelo SESC e SENAC beneficia de fato inúmeros trabalhadores do comércio, se lhes presta realmente serviços inestimáveis, livrando-se de muitos sofrimentos e amarguras, trata-se de um serviço prestado antes de tudo ao nosso povo. Com êle não ganha apenas a nacionalidade, a raça, mas também os empregadores. Um empregado satisfeito é mais eficiente. Um trabalhador bem nutrido e com instrução adequada, é, sem dúvida, um colaborador mais prestimoso. Um homem sem as preocupações domésticas para a assistência à família necessitada, desempenha suas funções com mais desenvoltura e cuidado. E êste empregado assim melhor aparelhado para seus deveres cotidianos, é o que

(Tabela I)

PREÇOS MÉDIOS DE RADIOGRAFIAS	REAIS	NO SESC
1) — Pulmão	Cr$ 150,00	Cr$ 30,00
2) — Coração (Ortodiagrama)	Cr$ 150,00	Cr$ 30,00
3) — Ossos (Membros)	Cr$ 100,00	Cr$ 30,00
4) — Coluna vertebral	Cr$ 180,00	Cr$ 30,00
5) — Cabeça (Seios da face)	Cr$ 150,00	Cr$ 30,00
6) — Bacia	Cr$ 150,00	Cr$ 30,00
7) — Pielografia (sem contraste)	Cr$ 170,00	Cr$ 30,00
8) — Pielografia (com contraste)	Cr$ 250,00	Cr$ 30,00
9) — Vesícula biliar (com contraste)	Cr$ 200,00	Cr$ 60,00
10) — Intestino e estômago (com contraste)	Cr$ 200,00	Cr$ 60,00

COBRADOS AO PREÇO DE CUSTO MAIS O MATERIAL DE MOLDAGEM

DISCRIMINAÇÃO DE SERVIÇOS ODONTOLÓGICOS	VALOR REAL	PREÇO NO SESC
	Cr$	Cr$
Coroa de ouro	350,00	200,00
Dentadura inferior	1.500,00	500,00
Dentadura superior	1.500,00	500,00
Incrustação metálica	150,00	70,00
Incrustação de ouro	400,00	120,00
Jaqueta de porcelana	1.000,00	
Jaqueta acrílica	600,00	150,00
Pivot acrílico	500,00	160,00
Ponte fixa inferior (p/elemento)	1.000,00	160,00
Ponte fixa superior (p/elemento)	1.000,00	a orçar
Ponte móvel inferior (p/elemento)	1.000,00	a orçar.
Ponte móvel superior (p/elemento)	1.000,00	5,00
Radiografias	20,00	180,00
Restauração a ouro		100,00
Restauração metálica		60,00
Moldeira individual		

o SESC e o SENAC procuram oferecer ao empregador por meio dos serviços. E' a compensação que recebe pela contribuição material que faz para mantê-los. Êste é um ponto, aliás, de que estão conscientes os empregadores e que fazem questão de sublinhar na obra que estão realizando. Daí o seu lema altamente expressivo: *Do comércio para os comerciários.*

Outro ponto a exigir destaque neste breve relato dos serviços do SESC e SENAC, é o apoio, podemos dizer mesmo, o entusiasmo a êles dado pelas Diretorias da Associação e Federação do Comércio de São Paulo, tanto a passada quanto a atual. Sem isso, não seria possível tal realização, ou pelo menos com a rapidez e a amplitude tomadas. Foi preciso a vários dos seus mais destacados membros despender horas e dias de trabalho com essa obra, para ela ser o que é. E fizeram-no êstes diretores, sem recompensa material de espécie alguma, a não ser a satisfação de um bem praticado. O "jeton" a que tinham direito em várias funções, cavalheirescamente mandaram reverter em benefício da obra.

Foi sempre uma cooperação expontânea, desinteressada, fraternal, realizada às vêzes com evidentes prejuízos dos interêsses pessoais.

Tudo isso nos leva a crer, e com fundadas razões, de que êste serviço assistencial ao comércio paulista, de que estamos tratando aqui, será uma obra duradoura, em constante crescimento, enriquecido pelo aperfeiçoamento que a experiência fôr deitando, ampliando e melhorando cada vez mais em todos os setores de sua atividade.

E oxalá êste exemplo de São Paulo encontre eco nos demais recantos do Brasil, frutifique nos outros Estados, para bem de todos os brasileiros.

O Interior para melhor articulação foi ainda visitado por representantes da Universidade do Ar, que além de reuniões explicativas auxiliaram a fundação dos núcleos. Assim as cidades do interior paulista, foram visitadas por elementos com aquela tarefa.

Preparado o ambiente, no dia 17 de novembro de 1947 em sessão solene no Teatro Municipal foi lançada a Universidade do Ar. Êste acontecimento, é bem relatado pelos jornais que o noticiaram.

Organizados os núcleos receptores da Capital e do Interior, em número de 70, orientados por professôres assistentes, foi estabelecida uma cadeia de emissoras que localizadas em todo o Estado atendesse aos interêsses de tôda a população comerciária.

Na grande maioria das cidades a instalação foi solene e entusiasta. Contou com o comparecimento das autoridades locais e a Universidade do Ar, sob os melhores auspícios, iniciou em todo o interior as suas atividades, sob a mais intensa certeza de sucesso. O seu campo de influência, dos em todo o Estado de São Paulo. através das emissoras do interior. O SESC e o SENAC tornaram-se através da Universidade do Ar, conhecidos em todo o Estado de São Paulo.

E' interessante, porém, verificar de perto o índice cultural dos inscritos e os seus resultados. Os completos estudos estatísticos realizados pelo competente serviço no-los indicam:

Assim na Capital, 13,3% tem um curso técnico; 16,6% curso básico; 28,5% o curso ginasial, 16,4% o curso primário e 14 por cento nenhuma.

No interior a heterogeneidade foi mais acentuada. Daí a necessidade inicial de tornar as aulas ministradas accessíveis a uns e aproveitáveis a outros.

A isto se deve levar em consideração a função que o comerciário vem exercendo na sua atividade profissional.

Na Capital o inquérito feito revelou que as atividades se apresentam com os seguintes dados:

Contador	1,5%
Auxiliar de Contabilidade	8,8%
Guarda-livros	0,7%
Chefe de Escritório	0,9%
Auxiliar de Escritório	34,3%
Balconistas	12,1%
Auxiliar de balcão	13,1%
Vendedor pracista	3,7%
Dactilógrafo	3,3%
Correspondente	3,9%
Secretária	0,9%
Estoquista	2,1%
Caixa	2,9%
Ficharista	4,3%
Expedição	1,1%
Cobrador	0,9%
Diversos	13,7%

Foi com êsses elementos diferentes em cultura e profissão que a Universidade do Ar contou para procurar formar um espírito condizente com as nossas realidades e necessidades.

Não se pode avaliar o que a Universidade do Ar já realizou para o comerciário e com quanto contribuiu para a paz social.

Entretanto as manifestações expontâneas dos alunos e pessoas credenciadas da Capital e do Interior levam a supor que muito mais do que se pode pensar já se realizou.

No setor intelectual, os resultados já foram apreciados ao serem analisados os primeiros exames. No setor social os alunos da Capital designaram um representante de cada núcleo que é o seu porta-voz nas reuniões, periodicamente feitas. Dessa maneira consegue-se estabelecer entre todos conhecimento e sentimento de cordialidade antes impossível.

No setor moral se constata que os conhecimentos de Cências Sociais foram assimilados com eficiência pois, como já tivemos oportunidade de mostrar, a média atingiu 7,17 prova eloquente do que se conseguiu, considerando-se se tratar de matéria pouco difundida entre os alunos.

Um outro resultado de grande valor para o comerciário foi constatar-se que o nível de conhecimento em Aritmética Comercial é bastante fraco, pois a média conseguida foi 2,9.

Só estes resultados seriam suficientes para afirmar que se a Universidade do Ar atingir seus objetivos realizará grande obra de educação.

SENAC

SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM COMERCIAL — DEPARTAMENTO REGIONAL DE SÃO PAULO

BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1947

ATIVO

ATIVO POSITIVO			
ATIVO FIXO			
IMÓVEIS			
Prédios		5.765.843,90	
INVESTIMENTOS PARA USO			
Móveis e Utensílios	333.561,10		
Máquinas e Aparelhos	168.338,00		
Biblioteca	17.998,30		
Mapoteca	2.852,00		
Outros Investimentos p/uso	166.808,70	689.758,10	
INVESTIMENTOS TRANSITÓRIOS			
Cauções Dadas em Garantia	600,00		
Almoxarifado	119.499,30		
Consumos Antecipados	1.091,80	121.911,10	6.575.793,10
ATIVO MOBILIZÁVEL			
ATIVO DISPONÍVEL			
Caixa	33.672,10		
Depósitos Bancários:—			
Sacáveis a Vista	772.191,30		
Com Prévio Aviso	1.017.476,60	1.823.340,00	
ATIVO REALIZÁVEL			
Rendas a Arrecadar	260.333,00		
Devedores Solváveis	3.827.924,90	4.088.257,90	5.911.597,90
			12.488.391,00

PASSIVO

PASSIVO POSITIVO			
PATRIMÔNIO			
SUPERAVITS CAPITALIZADOS			
Exercício Anterior	1.439.859,10		
Exercício Encerrado	5.136.934,00	6.576.793,10	
RESERVAS			
Reserva do Exercício Anterior	687.272,60		
Reserva do Exercício Encerrado	2.034.571,70	2.721.844,30	9.298.637,40
PASSIVO NEGATIVO			
EXIGIBILIDADES			
Fornecedores		474.413,60	
Credores Diversos		375.294,50	
Credores por Ttíulos a Pagar		1.600.000,00	
Credores Hipotecários		740.045,50	3.189.753,60
			12.488.391,00

Rubens do Amaral Arantes
Chefe Secção Contrôle Financeiro

Avelino Oliveira Duarte
Enc. da Contabilidade

João Pacheco Chaves
Diretor-Geral

Harold Cruz Hirth
Diretor-Administrativo

Demonstração do Estado Financeiro em 31 de Dezembro de 1947

RECEITA

	Cr$	Cr$	Cr$
Reserva do Exercício Anterior			687.272,6
EXERCÍCIO ADMINISTRATIVO			
Contribuições da A. R.			
Produção IAPC	8.360.799,3		
Produção do IAPETEC	925.802,3	9.286.601,6	
PRODUÇÃO PATRIMONIAL			
Juros Bancários		34.521,5	
PRODUÇÃO OUTRAS FONTES			
Doações e Legados	600,0		
Rendas Eventuais	30.403,3	31.003,3	
PRODUÇÕES A CLASSIFICAR			
A. N. Subv. Bols. Estudos	37.804,0		
A. N. Subv. p/Prêmios	60.000,0		
Contr. SESC p/Un. Ar	416.500,0		
Contr. A. N. p/Un. Ar	419.380,0	933.684,0	
RETIFICAÇÕES		450,0	10.286.260,4
			10.973.533,0

DESPESA

	Cr$	Cr$	Cr$
EXERCÍCIO ADMINISTRATIVO			
Administração	845.413,1		
— Divulgação	110.000,0		
Arrecadação	125.247,6		
Cad. & Fiscalização	206.686,3	1.287.347,0	
EXERCÍCIO ESCOLAR			
Escolas e Cursos		1.827.407,7	3.114.754,7
VARIAÇÃO PATRIMONIAL			
IMOBILIZAÇÕES			
Imóveis	4.409.664,9		
Invest. p/Uso	607.212,0		
Invest. Transitor	120.057,1	5.136.934,0	
REALIZÁVEL			
Rendas a Arrecadar	260.333,0		
Deved. Solváveis	3.827.924,9	4.088.257,9	
DISPONÍVEL			
Caixa	33.672,1		
DEPÓSITOS BANCÁRIOS			
Sacáveis a Vista	772.191,3		
C/Aviso Prévio	1.017.476,6	1.823.340,0	
		11.048.531,9	
EXIGÍVEL (menos)			
Fornecedores	474.413,6		
Credores Diversos	375.294,5		
Credores p/Títulos	1.600.000,0		
Credores p/Hipoteca	740.045,5	2.189.753,6	7.858.778,3
			10.973.533,0

São Paulo, 31 de Dezembro de 1947

Avelino Oliveira Duarte
Enc. Contabilidade

Rubens do Amaral Arantes
Chefe Seção Contr. Financeiro

Os homens que fazem oceanos

O lençol areiento irá sumindo do Nordeste à medida que progredir a tarefa patriótica dos homens que fazem oceanos: as obras contra as secas.

E as gigantescas massas dagua, barradas após trabalhos insanos, poderão, postas em canais, lastrear de verde novamente aquelas terras, fecundas no seu âmago.

Milhares de homens e centenas de veículos têm empregado sua força em deter as aguas fugidias, que rolam do Nordeste como de uma ribanceira para o mar. Nessa tarefa, os produtos petrolíferos têm auxiliado os homens e as máquinas. E a Standard Oil orgulha-se de estar servindo nesta, como em outras iniciativas, o bem estar e o progresso do país.

Esso

Milhares de carros, caminhões ou ônibus, que atravessam as estradas poeirentas, são atendidos em todo o país pelo Serviço Esso de Lubrificação, que os poupa do desgaste, para novas jornadas.

★

Trabalhando com Esso, Brasil afora.

★ **STANDARD OIL COMPANY OF BRAZIL** ★

McCann-Erickson

OBSERVAÇÕES FINANCEIRAS

Empréstimos Públicos

OS empréstimos públicos no mercado nacional foram contingentes: não se desenvolveram dentro de um plano adequado. A escassez de capitais no país e as possibilidades de melhor retribuição no emprêgo de outras atividades são responsáveis pela limitada capacidade de colocação que é situada no setor. Via de regra nasciam os empréstimos públicos de operações de cobertura. Apesar do caráter de livre subscrição, — nasceram muitos com a condição de compulsoriedade.

Essa quase desestima pelo título público flui de várias condições. Em todo o caso, algumas causas podem ser apontadas:

a) *um rendimento inferior ao das taxas dos juros bancários;*
b) *o pagamento parcelado de juros;*
c) *o processo de desvalorização;*
d) *a desuniformidade de juros de vários títulos;*
e) *as dificuldades de transferência dos referidos títulos;*
f) *os dilatados prazos de resgate;*
g) *as desvantagens das conversões e incorporações.*

De outra parte no Brasil perdurou sempre, mercê de alguns primaristas, o entendimento da possibilidade de solver-se a dívida pública pela emissão de papel-moeda para resgate dos títulos. Êstes encaram superficialmente a questão, apenas lobrigando o montante dos juros como um lucro imediato no caso.

Os que militam nessa corrente esquecem todavia que uma emissão dessa ordem importa à moeda um aviltamento muito maior que pesaria mais que a parcela de juros pagos. Como se sabe, agindo dessa forma, realizaríamos o inverso do que se praticou, com bom-senso e com ótimos resultados práticos, em todo o mundo: os empréstimos públicos ocmpulsórios ou espontâneos como corrigenda e anteparo aos surtos inflacionistas.

Talvez seja o Brasil o único país do mundo que não possua um tipo uniforme para os seus empréstimos internos. Os nossos títulos do Estado variam de padrão e oferecem retribuição dispar. Há títulos que vencem juros de 5 por cento, como as "apólices uniformizadas", as de "diversas emissões", as do "reajustamento econômico" e ainda as "obrigações rodoviárias". Mas o próprio govêrno federal emitiu outros títulos com juros mais altos, como sejam: "as obrigações do Tesouro Nacional" e as "obrigações ferroviárias". Halm, economista americano, no seu "Problemas econômicos da América Latina", citou essa disparidade.

No mesmo caminho enveredaram os Estados da União: assim, existem títulos de 5 por cento de juros anuais de Minas Gerais, Paraná, Pernambuco e São Paulo; e de 8 por cento do Rio Grande do Sul e de São Paulo.

Essa remuneração diferente proporcionada pelos títulos do Estado influi poderosamente, como não o podia deixar de ser, na cotação dos mesmos.

E nosso ponto importa consignar que os títulos que vencem juros de 8 por cento a.a. apresentam cotação superior ao valor nominal: os 7 por cento permanecem pràticamente ao par, e os títulos federais de 5 por cento melhores cotações do que os de análogo padrão emitidos pelos Estados. Essa posição dos títulos federais à bem favorável se examinarmos que as unidades federadas oferecem ainda a compensação de sorteios com prêmios, o que não ocorre com a União.

Êsses dados são oferecidos pela cotação média até outubro de 1947.

A disparidade dos padrões dêsses títulos deve, entretanto, ser abolida, porque não se compreende que um mesmo emitente ofereça garantias diferentes e possibilidades diversas aos portadores dos seus títulos.

GASTOS FEDERAIS EM PERNAMBUCO

NO seu discurso de recepção ao Presidente Dutra em Pernambuco o governador daquele Estado referiu aos gastos da União em Pernambuco, os quais eram sensivelmente menores que as arrecadações federais naquela Unidade da Federação. Como elemento de ilustração damos a seguir os totais por ano das rendas federais naquele Estado e das inversões do govêrno federal ali

Pelos dados estatísticos disponíveis de fonte oficial verificamos que o comportamento da receita pública federal naquele Estado é o seguinte:

Anos	Valores
1936	90.952.927,70
1937	95.302.971,70
1938	102.160.533,00
1939	110.889.141,00
1940	104.189.893,00
1941	125.654.650,00
1942	133.253.502,30
1943	194.325.982,60
1944	256.855.894,00
1945	344.742.740,80
1946	437.438.099,30
1947	467.566.182,20

Em contrapartida os dispêndios da União em Pernambuco se expressam nas seguintes importâncias:

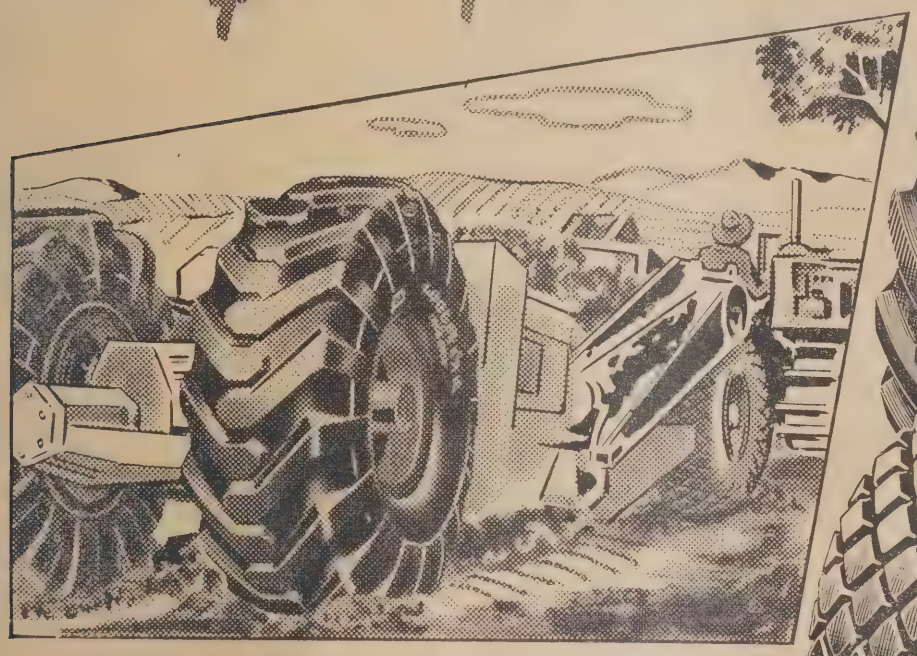
Anos	Valores
1936	22.184.905,10
1937	32.101.660,00
1938	32.664.665,70
1939	28.456.659,50
1940	28.785.239,20
1941	31.590.507,90
1942	44.497.366,30
1943	52.726.422,00
1944	54.651.759,90
1945	58.835.865,80
1946	86.012.428,70
1947	153.180.411,70

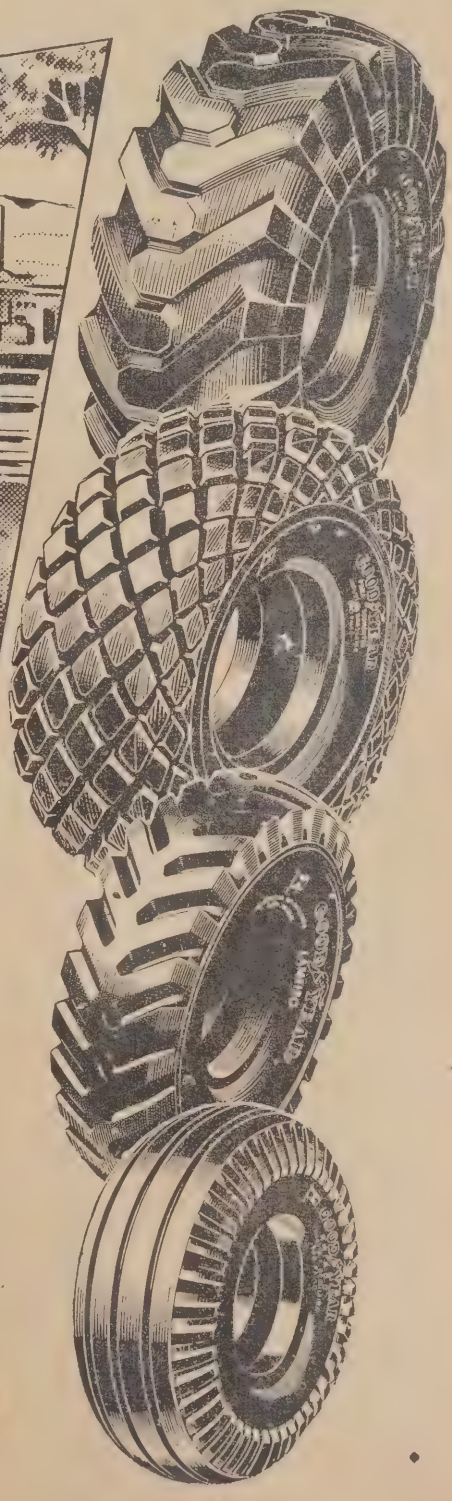
Não se incluem nesses algarismos as cifras relativas às despesas com as fôrças armadas que são centralizadas no Rio e as referentes a subvenções.

RASGAR ESTRADAS

não é serviço para

qualquer pneu!





PARA os serviços de construção e conservação de estradas, aeroportos, reprêsas e semelhantes obras de vulto, há um pneu Goodyear exatamente adequado — um pneu construído especialmente, em todos os detalhes, para proporcionar o máximo de segurança e eficiência. E não importam os resultados já alcançados com outras marcas. Um dêstes pneus gigantes Goodyear - construído para o seu trabalho - estabelecerá novos recordes de durabilidade e eficiencia.

Para maior eficiência no trabalho, maior duração e maior segurança, equipe suas máquinas e tratores com êstes pneus especiais Goodyear.

GOODYEAR

FOCALIZANDO COM REALISMO O PROGRESSO DO BRASIL

O desenvolvimento progressivo dos nossos recursos econômicos, com o incremento da produção agrícola, o ritmo acelerado da indústria e a expansão do comércio em todos os ramos, palpita, através de reportagens vivas, estudos profundos, agudos comentários e noticiário honesto, nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — líder das revistas especializadas do Brasil! Daí ser O OBSERVADOR citado, hoje em dia, como preciosa fonte bibliográfica de valor inestimável para economistas, técnicos e estudiosos em geral. Por outro lado, o fato de ser O OBSERVADOR procurado, com crescente interêsse, por leitores da mais variada gama intelectual — professôres, industriais, comerciantes, banqueiros e estudantes — e a circunstância de contar, entre seus assinantes, entidades públicas e privadas de todos os países americanos, muitos europeus, e nos mais longínquos rincões do território brasileiro, conferem-lhe um valor indiscutível como eficiente veículo de publicidade para quantos aspiram ao progresso de seus negócios e à prosperidade nacional.

Solicite, hoje mesmo, pelo Reembôlso Postal, uma assinatura de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, preenchendo o cupão abaixo.

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182

RIO DE JANEIRO

ASSINATURAS

1 ano.....Cr$ 100,00
2 anos....Cr$ 180,00
3 anos....Cr$ 260,00

LÍDER DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS DO BRASIL

O OBSERVADOR Econômico e Financeiro
Caixa Postal, 3114-Rio de Janeiro

Solicito, pelo Reembôlso, uma assinatura por..... ano(s).

Nome.....
Rua e N.º.....
Cidade.....
Estado.....

Inter-Americana

BOLSAS E TÍTULOS

Bôlsa de Operações Mercantis

A POSIÇÃO do Distrito Federal, no aparelhamento comercial do país, é bem singular. Sendo o maior entreposto para o intercâmbio, tanto em relação ao mercado interno como em função do comércio exterior, não produz nenhum dos gêneros que exporta. Funciona, assim, como um pôsto intermediário entre as áreas produtoras dos Estados vizinhos e os compradores. Assim sendo, a existência de uma bôlsa de mercadorias é uma coisa necessária mas, sem dúvida nenhuma, não conta ela com os elementos decisivos ao seu movimento, achando-se na dependência dos suprimentos de mercadorias que lhe venham de outras áreas.

O comércio de gêneros de estiva, funcionando tradicionalmente na Rua Acre, sempre desempenhou um papel muito semelhante ao de Bôlsa de Mercadoria, pelo menos de função restrita, de maneira a atender aos interêsses da praça. Lá, sem dúvida, tem estado há muito tempo já, a mais diversificada oferta.

Fora dali, o centro de que se dispunha na Capital Federal era o que lidava pràticamente com três produtos: café, algodão e açúcar, através do qual se procedia ao contrôle do mercado no que respeita aos três gêneros, um servindo especialmente à exportação, o café de produção dos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e Sul do Espírito Santo; os negócios de algodão e açúcar tinham em vista o suprimento do mercado local, tanto para fins industriais como para aplicações domésticas.

Em todos os anos, desde 1943, quando começaram a se fazer mais difíceis as condições de abastecimento, cogitou-se várias vêzes da organização de um mercado efetivo, que teria mais a função de regulador de preços. Se procurarmos saber uma causa fundamental dentre várias do insucesso da política de preços, podemos apontar a ausência de um centro mediante o qual se tornasse possível a centralização de informações de preços e estatísticas. Mas, por outro lado, a própria política de preços, assentada sempre em princípios precários, ditou a maior impossibilidade para a organização de um semelhante mercado, que, em vista da fixação de valores-teto, morreria à míngua de estímulos.

Agora, porém, à medida em que o comércio vai retomando sua liberdade, tornando-se mais franco o jôgo dos preços e sendo maior a procura de mercadorias por parte de importadores, a organização da Bôlsa de Operações Mercantis vem repetindo a chave de praxe, preencher uma lacuna. E do que poderá ela representar, basta que atentemos ao papel preponderante da Bôlsa de Mercadorias de São Paulo ou de sua congênere da Bahia.

◆

TRANSFERÊNCIA DE TÍTULOS EM ESTERLINOS

O BANCO da Inglaterra vem de divulgar novos e mais severos regulamentos sôbre a transferência de títulos em esterlino por não residente na área do esterlino. Por exemplo: Americanos, suíços ou outros europeus que venderem títulos em esterlino e empregarem o produto em esterlino da venda (ou venderem a algum outro americano ou europeu com desconto), na compra de outro título em esterlino.

Os novos regulamentos dividem os títulos em esterlino em 13 grupos. No futuro o Banco da Inglaterra não concederá, normalmente, licenças de "transferência" a não ser que o título a ser comprado é um título do govêrno britânico ou então pertence ao mesmo grupo e opera no mesmo país a que pertence o título vendido. Como anteriormente, o título a ser adquirido deve ser resgatado em menos de 10 anos, exceto que no caso de títulos do govêrno britânico, êle deve ser de vencimento tão curto, porém não mais curto, do que o título vendido.

Ademais, os pedidos de licença para vender devem, no futuro, conter evidência satisfatória que o título a ser vendido tem pertencido a residente do país do atual possuidor beneficiário desde 1.º de março de 1947. Os 13 grupos estão constituídos da seguinte maneira:

1.º — Títulos do govêrno britânico e títulos garantidos pelo govêrno.

2.º — Títulos Municipais, Juntas Públicas, etc., do Reino Unido.

3.º — Títulos dos governos e das Municipalidades dos Domínios, Províncias e Colônias.

4.º — Títulos dos governos e municipalidades estrangeiras.

5.º — Títulos de bancos, de companhias de desconto, de seguros, de investimentos, de financiamento, de propriedade imobiliária.

6.º — De companhias de cervejarias e destilarias, comerciais, industriais, etc., ferro, carvão e aço.

7.º — De companhias de iluminação elétrica e a gás, de telégrafo e telefone.

8.º — De companhias de canais, docas, carris urbanos e ônibus.

9.º de companhias de chá e café.

10.º — De companhias de minas e nitratos.

11.º — De companhias petrolíferas.

12.º — de companhias de estradas de ferro.

13.º — De companhias de navegação.

Em todos os casos o título a ser comprado deve ser cotado em Bôlsa no Reino Unido.

◆

OS NEGÓCIOS MOBILIÁRIOS EM 1947

NO decorrer de 1947 os negócios mobiliários retraíram-se de forma considerável. Foram negociados títulos no valor de 1.625 milhões de cruzeiros contra 2.003 milhões no ano anterior, o que traduz uma queda correspondente a 378 milhões, ou sejam 19%.

O fenômeno atingiu, com maior ou menor intensidade, a tôdas as bôlsas do país. Na do Rio de Janeiro a redução foi de 24%; na de São Paulo, 10 por cento; na de Pôrto Alegre, 54 por cento; na de Recife, 6 por cento e na de Santos, 63 por cento.

Os títulos públicos, quer federais, estaduais ou municipais, sofreram um recúo médio de 37 por cento. Para os federais, a diminuição foi de 46 por cento, para os estaduais, de 9 por cento e para os municipais de 35 por cento.

No correr de 1948 está se verificando o seguimento de fenômeno, sendo possível que o movimento, para os doze meses, venha a ser inferior ao do ano passado.

◆

A MARCHA DAS "FERROVIÁRIAS"

AS apólices ferroviárias emitidas pelo Estado de São Paulo, recentemente postas em foco por um largo debate político, continuam sendo objeto de intensa flutuação. Tendo um valor ao par de Cr$ 1.000,00, o preço máximo que obtiveram na Bôlsa de São Paulo, no ano corrente, foi de Cr$ 850,00; ao deflagrar a luta entre o govêrno do Estado e o Ministro da Fazenda, elas que andavam em volta de 650, subiram a perto de 700 cruzeiros. Agora, em meados de julho, voltaram a sofrer uma nova queda, descendo desta feita ao nível mais baixo do ano: Cr$ 630,00, tendo caído, num mesmo dia, nada menos de Cr$ 20,00.

◆

DIVIDENDO EM AÇÕES

TEVE ampla repercussão na imprensa diária a iniciativa da Panair do Brasil S. A. de distribuir o dividendo de 10 por cento, aos seus acionistas, em ações da própria emprêsa. O valor nominal dêste papel é de Cr$ 200,00 e está sendo cotado, na Bôlsa de Valores, em tôrno de Cr$ 135,00.

Espera-se, com isto, que tais títulos venham a sofrer uma alta no mercado, especialmente se considerarmos que, pelos contratos da emprêsa com as organizações financiadoras — Export and Import Bank e o Bankers Trust & Co. — sòmente pode ser distribuído aos acionistas, metade dos lucros do exercício, restando a outra parte para distribuição posterior.

PRODUTOS & MERCADOS

A PRODUÇÃO DO OURO NO BRASIL

A PRODUÇÃO do ouro no Brasil embora melhore a sua condição em valor em quantidade tem sofrido apreciável baixa. Em 1947, por exemplo, somou a produção 4.198.419 gramas quando em 1944 já se havia extraído 5.174.937 gramas. A produção do ano passado foi a menor do decênio 1938-47 e procede tôda ela dos depósitos de Minas Gerais: São João del Rei, Passagem, etc. Até hoje só contamos com dados estatístios em referência a essa produção. Faltam-nos elementos referentes ao montante conseguido por faiscação. As compras de ouro do Banco do Brasil servem de roteiro para apreciar a situação. Mas êsse processo foi suspenso em julho de 1947. Aliás nesse ano o govêrno adquiriu apenas 320 gramas de ouro.

◆

CACAU

AS importações norte-americanas de cacau, pela sua origem assim se distribuem: 22 por cento do Brasil, 48 por cento da África Ocidental Inglêsa, 26 por cento de outros países do hemisfério e o restante de zonas isoladas da África. A safra de 1948, para exportação já é avaliada em 5 por cento menos do que a do ano anterior. A carência do produto já se vem sentindo e tem se refletido nos preços. Basta acentuar que as emprêsas consumidoras de Nova York já estavam pagando em fins de junho um preço que representava 20 por cento a maior no preço vigorante em maio de 1948.

De outra parte os estoques de cacau nos Estados Unidos não se apresentam com números muito altos. E a isto se deve acrescer a condição de esgotamento dos suprimentos da África Ocidental Inglêsa a qual até fins de setembro não poderá fazer nenhuma nova provisão do produto. Pelas quotas existentes a África Ocidental Inglêsa deveria exportar para os Estados Unidos 282.000 toneladas do produto, cota esta que já foi preenchida.

Segundo se acredita o aumento dos preços foi resultante de um processo de procura para obtenção de maiores estoques a fim de fugir à alta inevitável do preço do produto. Dessa ofrma a solução forçou o aparecimento mais rápido do fenômeno que se desejava evitar. Em verdade segundo os "experts" no assunto a nova pressão inflacionista nos Estados Unidos provocou em parte a alta. Segundo os prognósticos mais autorizados a procura do produto continuará a exceder as quantidades à disposição para os consumidores. As quedas de produção dos centros maiores de abastecimento têm sido fortes. Veja-se a respeito a situação da Costa do Ouro onde a produção reduziu-se a menos da metade o mesmo acontecendo na Costa do Marfim.

São inúmeras as oportunidades para o cacau brasileiro no momento, embora tenham aparecido nos Estados Unidos algumas queixas contra o nosso produto: que o mesmo não está sendo preparado como o era antes e que se apresenta ligeiramente ácido e mal fermentado.

No momento devem, segundo as opiniões mais autorizadas, os plantadores brasileiros de cacau intensificarem as suas culturas para o aproveitamento da ótima oportunidade que se apresenta de expansão das suas vendas nos Estados Unidos.

◆

PRODUÇÃO AGRÍCOLA PAULISTA

A SAFRA de produtos agrícolas de São Paulo experimentou no mês passado um pequeno declínio segundo dados divulgados oficialmente. A produção do mês de maio se traduz nos seguintes algarismos:

Café, 10.121.341 sacos; algodão ..... 31.392.915 arrobas; feijão das águas, 1.162.300 sacos; feijão da sêca, 919.760 sacos; amendoim das águas, 5.687.399 sacos; amendoim da sêca, 1.980.036 sacos; arroz, 11.570.585 sacos; milho, ... 17.777.300 sacos; mamona, 1.384.990 sacos; batatas (das águas), 1.904.280 sacos; batatas (da sêca), 22.519 sacos; soja, 101.992 sacos; laranjas, 3.672.800 caixas. Houve queda nas estimativas de algodão, feijão das águas, batatas, arroz e milho. Houve aumento apenas para o café e a mamona.

◆

TRIGO ARGENTINO

SEGUNDO estimativa das mais prováveis calcula-se que a safra de trigo argentino em 1948 atinja a 7 milhões de toneladas, contra 6.515.000 em 1946-47, embora a área semeada seja 17,3 por cento menor do que a do ano passado. Dêstes sete milhões a metade se destinará ao consumo externo restando para a exportação outro tanto.

◆

EXPORTAÇÃO DE LARANJAS

AS exportações de laranjas paulistas para o exterior ascenderam a cêrca de 500.000 caixas-padrão.

Êsse montante da exportação paulista em 1947 foi assim distribuído pelos portos de destino: — Dublin, 188.173 caixas; Antuérpia, 101.954; Londres, 96.706; Liverpool, 47.290; Buenos Aires, 25.450; Gottemburgo, 20.000; Estocolmo, 8.693; Hamilton, 5.000; Helsington, 1.326, e Malmoe, 1.000 caixas.

◆

CIMENTO

O CONSUMO aparente de cimento no Brasil é de 1.227.000 toneladas. Dêsse quantum 72 por cento é oferecido pela indústria nacional e o restante havido por importação. A importação, embora o amplo desenvolvimento do consumo é de apenas 339 mil toneladas.

◆

BABAÇU

A EXPORTAÇÃO brasileira de babaçu em 1947 expressa-se nas seguintes cifras: 11.777.980 quilos com o valor de 33.376.762,00 cruzeiros. Os portos de embarques dessa oleaginosa, por ordem de importância foram: São Luís, Tutóia e Belém.

◆

PRODUÇÃO DE ÓLEO DE AMENDOIM

A PRODUÇÃO de óleo de amendoim em São Paulo tem aumentado consideravelmente. Para salientar êsse fato basta notar-se que a mesma em 1947 foi superior a três milhões de quilos, ou seja 5,6 vêzes maior que a do ano de 1946. No primeiro trimestre do corrente ano a produção atinge pouco mais de um quarto da do ano passado o que revela uma posição estável.

◆

PRODUÇÃO BRASILEIRA DO AÇÚCAR

A ESTIMATIVA da safra de açúcar de usinas de 1947-48 ultrapassa em um milhão de toneladas a do ano anterior. A colocação dê São Paulo entre os produtores açucareiros é privilegiada como se pode inferir do quadro abaixo onde a produção se distribui pelos vários Estados onde essa cultura vem sendo realizada:

Estados	Sacos de 60 quilos
São Paulo	5.594.707
Pernambuco	4.649.690
Rio de Janeiro	3.765.639
Alagoas	1.115.100
Minas Gerais	748.037
Bahia	463.260
Sergipe	407.260
Paraíba	361.837
	17.105.530

BANCOS & MOEDAS

Disponibilidades do Brasil no Exterior

Respondendo a um pedido de informações oriundo da Câmara dos Deputados, o Ministro da Fazenda expediu um comunicado relativo as disponibilidades do Brasil no exterior, conforme a posição apresentada pelas mesmas em 31 de dezembro de 1947.

A seguir transcrevemos a especificação por tipo de moeda, zona em que se encontram as divisas e o respectivo valor:

a) em moeda arbitrável:

Estados Unidos	US$	28.104.064,54
Uruguai	O$U	13.233,15
Portugal	Esc.	84.604.489,47

b) em moeda de compensação:

Inglaterra	L	921.654–13–17
Suécia	Sw.Kr.	33.004.371,27
Argentina	Arg.$	15.350.655,92
Dinamarca	Dan.Kr.	11.534.507,32
Tchecoslováquia	Kc.	851.261.327,90
França	Fr.Fr.	3.047.046.663,26
Bélgica	Fr.Blg.	1.045.796.335,44
Chile	P$Ch	189.976.408,75
Bolívia	Bolivianos	115.200,00

c) em moeda bloqueada:

Inglaterra	L.Bloq.	53.864.308–15–10
Chile	L.s/Chile	505–07–10
Chile	Dolar s/Chile	3.448.78
Holanda	Florins	22.090,99
Rumania	Lei	480.972,55
Bulgária	Leva	15.518,00
Itália	Lit.	264.771,34
Noruega	Nor.Kr.	205.319,84
Hungria	Pengos	123.436,03
Espanha	Peseta	155.256.59
Japão	Yena	2.025.82
Polônia	Zlotys	5.227.16

2.º) A posição do câmbio do Banco do Brasil apresentava, em 31 de dezembro de 1947, nos seguintes países, os saldos devedores abaixo, nas moedas especificadas:

Argentina (Pesos)	M$n	48.432.83
Suíça (Fr.suíços)	Sw.Fr.	677.702.81
Finlandia (Markka)	Mk.Finl.	5.875.00
Alemanha (Marcos compensados)	Mk.comp.	4.604.599.30
Iugoslávia (Dinar)	Din.	117.04

3.º) Grs. 71.817.478,00 de nossas reservas ouro fino foram caucionadas ao Federal Reserva Bank of New York, em garantia de adiantamentos feitos por aquele Banco no valor de US$ 80.000.000,00.

METAIS PARA CUNHAGEM

O PERÍODO de transição da guerra à paz ocasionou enorme série de transtornos à economia de todos os países do mundo, afetando não somente sua situação interna, mas também as relações internacionais nesse setor. Um aspecto dos mais curiosos é o criado para a cunhagem das moedas divisionárias. O volume de circulação destas está em relação direta com a quantidade de notas postas em circulação e como sua proçudão se viu restringida por falta de matéria prima, agravada ainda pela pequena capacidade produtiva das Casas da Moeda, o fenômeno de sua escassez, tão aparente nos últimos anos, acentuou-se ainda mais em 1945.

Neste ano os países americanos, em sua maioria, continuaram a empregar ligas à base de cobre com estanho, zinco e alumínio, para a cunhagem de suas moedas subsidiárias, havendo apenas algumas exceções. A Bolívia empregou zinco e cobre; o Canadá continuou a usar aço cromado para a moeda de 5 cents; e os Estados Unidos prosseguiram cunhando a liga de cobre 56 por cento, prata 35 por cento, manganês 9 por cento, adotada em 1943 para a moeda de 5 cents.

Terminado o conflito, tanto o Canadá como os Estados Unidos anunciaram que, em 1946, tornariam ao emprêgo do níquel puro e do cobre-níquel, respectivamente, para as moedas mencionadas.

As medidas adotadas durante a guerra pelos diversos governos para o contrôle da prata continuaram vigorando até setembro de 1945, quando o Escritório de Contrôle dos preços do govêrno dos Estados Unidos fixou o preço máximo da prata estrangeira em US$ 0.711 cents por onça fina, o que consistia num aumento de 25 cents sôbre o preço anterior.

Dos vinte países latino-americanos, somente seis figuravam como consumidores de prata para a cunhagem de moeda durante o ano de 1945, se bem que em nove continuavam circulando moedas de prata. A Colômbia introduziu duas moedas novas, mas rebaixou seu conteúdo de 900 para 500 milésimos.

O consumo total de prata para moedas, na América Latina, foi de 25.784.844 onças finas, correspondendo 95 por cento ao México.

Desde 1881, quando a Suíça emitiu a primeira moeda feita de níquel, até fins de 1945, trinta e seis países empregaram êsse metal em estado puro para suas moedas divisionárias.

A Argentina, o Canadá e o Equador, anunciaram que recomeçarão a cunhagem de moedas de níquel puro tão logo isso seja factível e vários outros países estão estudando a conveniência de substituir as combinações de emergência adotadas durante a guerra com o níquel puro, para uma ou mais moedas subsidiárias.

Oitenta e oito países empregaram a combinação de cobre-níquel 75%-25%, combinação esta que se tornara popular desde 1860 quando adotada pela Bélgica. O Reino Unido, que era o único país do mundo que não havia adotado o níquel-cobre, estava, em 1946, estudando a possibilidade de adotá-la para substituir a prata quaternária, que desde 1920 forma a base de seu meio circulante metálico.

◆

MOEDAS BRASILEIRAS CIRCULAM NO URUGUAI

CONFORME divulgação feita pelo Banco de La Republica Oriental del Uruguay, no suplemento estatístico de sua revista econômica, têm curso legal naquele país moedas de ouro de países estrangeiros. Dentre outras, encontramos duas espécies brasileiras, moedas de 20$ e 10$000 ouro, contendo a primeira 16,441443 gramas de ouro puro e com valor de 28,10 pesos-ouro uruguaios e a segunda, 8,2207215 gramas, com valor em pesos-ouro de 14,05.

A circulação destas moedas é facultada conforme o artigo 3.º da lei de 18 de janeiro de 1938, que define o regime monetário do Uruguai; por aquêle artigo, fica o Poder Executivo autorizado a de-

Empréstimo Mineiro de Consolidação

(Decreto n. 11.412, de 30 de Junho de 1934, modificado pelo de n. 11.419, 5 de Julho de 1934) — "SÉRIE A"

RELAÇÃO DAS APÓLICES PREMIADAS

NO SORTEIO DE 30 DE JUNHO DE 1948

CR$	500.000,00	519.792
CR$	50.000,00	265.206
CR$	50.000,00	959.772
CR$	10.000,00	675.391

PRÊMIOS DE MIL CRUZEIROS

048.890 136.479 140.166 196.034
328.203 196.021 445.931 508.434
536.524 759.913 786.733

PRÊMIOS DE TREZENTOS CRUZEIROS

000.436	145 876	291.316	436.856	582.296	727.736	873.176
003.466	148.906	294.346	439.889	585.326	730.766	876.206
006.496	151.936	297.376	442.916	588.356	733.796	879.236
009.526	154.966	300.506	445.946	591.389	736.826	882.267
012.556	157.996	303.536	448.976	594.416	739.856	885.296
015 586	161.026	306.566	452.006	597.447	742.887	888.326
018.616	164.056	309.596	455.036	600.476	745.916	891.356
021.646	167.086	312.626	458.066	603.506	748.946	894.388
024.676	170.117	315.656	461.097	606.536	751.976	897.416
027.706	173.146	318.687	464.126	609.566	755.006	900.446
030 736	176.176	321.716	467.156	612.598	758.036	903.476
033.766	179.206	324.746	470.186	615.626	761.066	906.506
036.796	182.236	327.776	473.216	618.656	764.096	909.536
039.827	185.266	330.806	476.246	621.686	767.126	912.566
042 857	188.296	333.837	479.276	624.716	770.156	915.596
045.888	191.326	336.866	482.306	627.747	773.186	918.626
048.916	194.356	339.896	485.336	630.776	776.216	921.656
051.946	197.387	342.926	488.366	633.806	779.246	924.686
054.976	200.416	345.956	491.396	636.836	782.276	927.716
058.007	203.446	348.986	494.426	639.866	785.306	930.746
061.036	206.476	352.016	497.456	642.896	788 336	933.776
064.066	209.507	355.046	500.486	645.926	791.366	936.806
067.096	212 536	358.076	503.516	648.956	794.396	939.838
070.126	215.566	361.106	506.546	651.986	797.426	942.867
073.158	218.596	364.138	509.576	655.016	800.456	945.896
076.187	221.626	367.166	512.606	658.046	803.486	948.926
079.216	224.656	370.197	515.637	661.076	806.516	951.956
082.246	227.686	373.226	518.666	664.106	809.547	954.986
085.276	230.716	376.256	521.697	667.138	812.576	958 016
088.306	233.746	379.286	524.726	670.166	815.606	961.046
091.336	236.776	382.316	527.759	673.196	818.638	964.076
094.369	239.806	385.346	530.786	676.227	821.666	967.106
097.397	242.836	388.376	533.816	679.256	824.698	970.137
100.426	245.866	391.406	536.846	682.286	827.726	973.166
103.457	248.896	394.436	539.876	685.316	830.757	976.197
106.486	251.926	397.466	542.908	688.347	833.787	979.226
109.516	254.957	400.496	545.936	691.376	836.817	982.256
112.546	257.986	403.526	548.966	694.406	839.846	985.286
115.576	261.016	406.556	551.996	697.436	842.877	988.316
118.607	264.046	409.586	555.026	700.466	845.906	991.346
121.638	267.077	412.616	558.056	703.496	848.936	994.376
124.666	270.106	415.646	561.086	706.526	851.966	997.406
127.696	273.138	418.676	564.117	709.556	854.996	—
130.726	276.166	421.706	567.146	712.586	858.026	—
133.756	279.196	424.736	570.176	715.616	861.056	—
136.786	282.227	427.766	573.206	718.646	864.086	—
139.816	285.256	430.797	576.238	721.677	867.116	—
142.846	288.286	433.826	579.266	724.706	870.146	—

A Ralação das apólices sorteadas para resgate ao par constam da lista oficial.

clarar, por decreto, o curso legal das moedas de ouro cunhadas por outros países, fixando em cada caso o valor de circulação sôbre a base do conteúdo de ouro puro de cada moeda, em proporção ao conteúdo de igual metal em relação à constituição metálica do pêso. Esta é de 0 gr. 585018 de ouro puro, ao título de novecentos milésimos de fino, com uma tolerância de mais ou menos um milésimo para o título e de dois milésimos na medida de pêso.

As duas moedas nossas que ali circulam são conhecidas como "brasileira" e "meia-brasileira".

◆

POTENCIAL MONETÁRIO

O POTENCIAL monetário, em fevereiro, atingiu a 51.279 milhões de cruzeiros, sendo composto por 20.390 milhões de meio circulante e 30.889 de moeda escritural.

A moeda escritural é calculada obtendo-se a diferença entre o total dos depósitos à vista e o encaixe em moeda corrente, excluídos os depósitos bancários e a compensação de cheques .

◆

MOVIMENTO BANCÁRIO

SEGUNDO o boletim divulgado pelo Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda, o volume total dos empréstimos, em fevereiro do ano corrente, atingira a 46.171.446 milhares de cruzeiros, sendo 22.039.035 milhares em letras descontadas e ..... 24.132.411 milhares em contas correntes. A caixa em moeda corrente era, no mesmo mês, de 3.395.889 milhares de cruzeiros.

Os depósitos, por seu turno, montavam a 53.666.355 milhares, dos quais ..... 39.024.642 mil à vista e 14.641.713 mil a prazo. A caixa, em relação aos depósitos à vista, era de 8,7% e em relação ao total dos depósitos, 6,3%, acentuando-se, desta maneira, o seu declínio, se considerarmos que a média para 1947 foi de 6,8% e em janeiro de 6,7%. Os empréstimos, em relação ao total dos depósitos atingiam a 85,6 por cento.

No Distrito Federal operou-se a mais sensível redução na moeda corrente em poder das caixas dos bancos; tendo sido de 1.510 milhões de cruzeiros em fevereiro de 1947, no mês correspondente de 1948 estava reduzida a 811 milhões. Em São Paulo, desceu de 1.245 para 1.205 milhões. Em compensação, aumentou o volume dos depósitos no Distrito Federal, tendo havido declínio em São Paulo, embora de pequenas proporções.

O total do ativo dos estabelecimentos bancários, no segundo mês do ano corrente, ascendeu a 211.288.768 milhares de cruzeiros. O capital de todos os bancos montava então a 4.283.211 milhares e o fundo de reserva legal a 964.065 milhares, havendo outras reservas num total de 3.547.569 milhares de cruzeiros.

O número total de estabelecimentos bancários, compreendidas filiais e agên-

cias, era então de 2.198; em 1944 (31 de dezembro) eram 2.459, em 1945 2.074, em 1946, 2.111 e em 1947, 2.225. Pelo que se vê, depois de um período de expansão, opera-se novo período de contração.

◆

A PARIDADE DO CRUZEIRO

O GOVÊRNO brasileiro acaba de atribuir ao cruzeiro um valor de relação com o dólar. Essa exigência que flui de acordos assinados em Bretton Woods quando foi instituído o Fundo Monetário Internacional só agora é satisfeita sendo o Brasil o antipenúltimo país que declara a paridade da sua moeda. A nota do Ministério da Fazenda a respeito é do seguinte teor:

"Nos têrmos do artigo 10.°, seção 4 (b), da Convenção do Fundo Monetário Internacional, o Govêrno resolveu fixar em 18,50 a paridade do cruzeiro em relação ao dólar norte-americano, após a conclusão dos estudos feitos simultaneamente pelas autoridades brasileiras e pelas autoridades do Fundo. As autoridades do Fundo aceitaram as razões apresentadas como justificativa da taxa adotada, a qual, efetivamente, corresponde aos interêsses do Brasil."

◆

POSIÇÃO DOS BANCOS NA SUÉCIA

As importantes inversões de capital e o contínuo aumento do volume do comércio exterior produziram um considerável aumento das atividades dos bancos comerciais em 1947, diz o mum relatório o Skandineviske Banken. Os bancos puderam reassumir, em medida cada vez maior, as suas atividades tradicionais, a concessão de créditos ao comércio e à indústria, enquanto que os créditos para a construção de moradia e para cobrir o excesso de despesas do Estado diminuíram em importância. O aumento do volume de operações foi devido, contudo, em grande parte, à procura de crédito não satisfeito durante a guerra e que agora foi atentida em parte.

Durante o ano objeto do relatório, os créditos aumentaram em cêrca de 10 por cento, alcançando 7.621.000.000 de coroas (Cr$ 39.705.410.000,00), ou seja bastante menos do que em 1946, quando a elevação foi de 27 por cento. Os depósitos, que não subiram na mesma proporção, senão em uns 6 por cento em 1947 e em cêrca de 3 por cento no ano precedente, atingiram 7.382.000.000 de coroas (Cr$ 38.460.220.000,00). A diferença que houve na proporção do aumento entre os créditos e os depósitos serviu para elevar o excesso dos primeiros e reduziu a existência dos fundos líquidos dos bancos. A maior concessão de créditos foi conseguida mediante uma contínua e pronunciada redução nas existências de títulos e bônus do Tesouro.

E' evidente que influíram nos lucros dos bancos as tendências inflacionistas. O pronunciado aumento dos créditos em 1947 elevou em cêrca de 9 por cento as suas rendas líquidas em conceito de juros, que alcançaram 178.500.000 coroas (Cr$ 929.985.000,00), ou seja, pouco menos que em 1946, quando os algarismos correspondentes foram de 11 por cento, enquanto as rendas auferidas pelos bancos por comissões, lucros sôbre moedas estrangeiras, etc., aumentaram em 1947 em cêrca de 26 por cento, somando 63.800.000 coroas (Cr$ 332.398.000,00), contra 35 por cento no ano precedente.

◆

EMISSÃO DE APÓLICES

EM fins da sessão legislativa de 1947 a Assembléia de Goiás aprovou o projeto de lei autorizando o Poder Executivo a emitir apólices no valor de 150 milhões de cruzeiros, que serão empregados no fomento da produção agro-pecuária do Estado. A primeira emissão será no valor de 25 milhões de cruzeiros, está em curso, sendo fixada em 62.500.000 o valor das duas emissões restantes.

◆

OS RECURSOS PARA O PLANO "SALTE"

O PLANO SALTE prevê para a sua execução os recursos provenientes de várias fontes. Entre estas as mais importantes são aquelas referentes a "empréstimos". Assim visa o plano lançar mão para a sua execução de recursos provenientes: a) de um empréstimo sôbre 5 por cento do valor das exportações em cinco anos; b) das "divisas" que o país possui no exterior; c) do produto das vendas das quotas de café do antigo DNC; das dotações orçamentárias com destinação constitucional, etc.

Entre êsses recursos se inclui também um provindo da execução do próprio plano. E' conveniente assinalar que as possibilidades de levantamento dêsses recursos foi feita com otimismo.

Banco da Prefeitura do Distrito Federral, S. A.

Carta Patente n.º 314, de 30-11-45 — Sede: Rua de Quitanda, 129 — Rio de Janeiro (Distrito Federal)

BALANÇO EM 30 DE JUNHO DE 1948

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
Caixa:			
Em moeda corrente		9.368.795,50	
Em depósito no Banco do Brasil		40.927.532,70	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		8.936.869,20	
Em outras espécies		1.974.699,30	61.207.896,70
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tezouro Nacional		50.128.000,00	
Empréstimos em c/corrente:			
A prazo médio	52.293.260,20		
A prazo curto	73.831.151,90		
	126.124.412,10		
Empréstimos hipotecários	98.865.792,50		
Títulos descontados	174.365.658,70		
	399.355.863,30		
Agências no país	76.016,10		
Correspondentes no país	446.252,40		
Capital a realizar	2.746.260,00		
Outros créditos	3.365.271,40	405.989.663,20	
Imóveis:			
Prometidos à venda	5.124.645,30		
Outros imóveis	575.600,00	5.700.245,30	
Títulos e valores mobiliários:			
Ações e debêntures	100.000,00		
Outros valores	2.469.843,00	2.569.843,00	464.387.751,50
C — IMOBILIZADO			
Edifício em uso do Banco		20.174.159,40	
Móveis e utensílios		2.626.388,70	
Material de expediente		255.327,90	
Instalações		2.975.005,10	26.030.881,10
D — RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos de semestres futuros			1.579.246,00
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		347.429.775,10	
Valores em custódia		45.013,00	
Outras contas		23.129.104,60	370.603.892,70
			923.809.668,00

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital		100.000.000,00	
Fundo de reserva legal		908.090,40	
Fundo de previsão		3.908.090,40	
Outras reservas		358.084,50	105.174.265,30
G — EXIGÍVEL			
Depósitos:			
À vista e a curto prazo:			
De poderes públicos	193.253.272,90		
De autarquias	549.913,30		
Em c/corrente sem limite	42.531.546,00		
Em c/correntes limitadas	16.127.300,20		
Em c/correntes populares	741.656,20		
Em c/correntes sem juros	370.936,40		
Outros depósitos	789.345,40	254.363.977,40	
A prazo:			
De poderes públicos	70.000.000,00		
De diversos:			
A prazo fixo	5.082.162,90		
De aviso prévio	300.449,10	75.382.612,00	
		329.746.589,40	
OUTRAS RESPONSABILIDADES:			
Obrigações diversas:			
Prefeitura do Distrito Federal, conta a prazo longo (crédito rural)	30.000.000,00		
Outras obrigações	28.798.182,40		
	58.798.182,40		
Letras a pagar	4.621.333,40		
Letras hipotecárias em circulação	42.450.00,00		
Ordens de pagamento e outros créditos	2.499.628,70		
Dividendos a pagar	4.413.266,00	112.782.410,50	442.528.999,90
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados de semestres futuros			5.502.510,10
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantias e em custódia		347.474.788,10	
Outras contas		23.129.104,60	370.603.892,70
			923.809.668,00

Demonstração da Conta de "Lucros e Perdas", em 30 de Junho de 1948

DÉBITO

	Cr$	Cr$
DESPESAS FINANCEIRAS		
Despesas de juros	6.952.227,10	
Despesas de Comissões	30.237,30	6.982.464,40
DESPESAS ADMINISTRATIVAS		
Despesa de pessoal	3.161.762,50	
Despesa de impôstos	286.989,10	
Despesas gerais	675.945,40	4.124.697,00
PREJUÍZOS		
Refôrço do "Fundo de Previsão" para atender a eventuais prejuízos	800.000,00	
Importância relativa a créditos de liquidação duvidosa	377.442,70	1.177.442,70
AMORTIZAÇÕES		
Em móveis e utensílios	119.384,40	
Em gastos de instalação	198.333,70	317.718,10
LUCRO LÍQUIDO		
Distribuição do lucro líquido:		
(Artigo 51 dos estatutos)		
A "Dividendos" à razão de 9% ao ano	4.371.731,00	
Ao "Fundo de Reserva" 5%	296.581,00	
Ao "Fundo de Previsão" 5%	296.581,00	
A "Gratificação a Diretoria"	188.000,00	
A "Gratificação aos Funcionários"	772.922,50	5.925.815,50
Saldo que passa para o 2.º semestre de 1948		5.804,60
		18.533.942,30

CRÉDITO

	Cr$	Cr$
RENDAS		
Juros e descontos produzidos por empréstimos	15.335.090,00	
Juros de Letras do Tezouro Nacional	191.680,20	
Juros de títulos de propriedade do Banco	319.125,80	
Juros de depósitos feitos no Banco do Brasil	186.592,80	16.032.488,80
Comissões e taxas	674.045,10	
Outras rendas	497.751,50	1.171.796,60
LUCROS		
Lucros diversos		1.088.818,40
SALDO que passou do semestre anterior		240.838,50
		18.533.942,30

HENRIQUE DE TOLEDO DODSWORTH — Diretor-Presidente. — ROMERO ESTELLITA CAVALCANTI PESSOA — Diretor. — PEDRO SOARES DE MEIRELLES — Diretor. — JOÃO LIMA PÁDUA — Diretor. — ANTENOR DOS SANTOS FAGUNDES — Contador — Reg. 39.832 DNIC e 2639 CRC - DF.

Banco Cruzeiro do Sul de São Paulo S. A.

Capital Realizado: Cr$ 20.000.000,00 — Aumento de Capital: Cr$ 10.000.000,00
Cr$ 30.000.000,00 — Reservas: Cr$ 16.842.606,30
Operações iniciadas em 1.º de Outubro de 1943 — Carta Patente N.º 3.043 de 15/9/1943
MATRIZ: Rua da Quitanda, 144 — Enderêço Telegrágico: "Bancruze"
FILIAL DO RIO DE JANEIRO: Rua da Candelária, 4

BALANÇO REALIZADO EM 30 DE JUNHO DE 1948

Compreendendo as operações da Matriz, da sua Filial do Rio de Janeiro e das suas Agências de: Avaré, Central (S. Paulo), Cerqueira Cezar, Conchas, Fartura, Franca, Gália, Garça, Herculândia, Ipauçu, Ipiranga (S. Paulo), Leme, Miguelópolis, Mogi das Cruzes, Patrocinio do Sapucaí, Penha (S. Paulo), Pirajuí, Pompéia, Presidente Bernardes, Quintana, Rancharia, Santo Amaro (S. Paulo) e Santos.

ATIVO

		Cr$	Cr$
DISPONÍVEL			
Caixa:			
Em moeda corrente		49.739.322,70	
Em depósito no Banco do Brasil S/A		55.699.260,70	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		6.392.604,50	
Em outras espécies		62.555,30	111.893.743,20
REALIZÁVEL			
Letras do Tezouro Nacional		149.175,00	
Empréstimos em C/correntes	187.394.526,90		
Títulos descontados	256.095.862,70		
Agências no País	52.730.360,80		
Corresp. no País	27.889.027,70		
Capital a realizar	4.879.400,00		
Outros créditos	8.003.001,20	536.992.179,30	
Imóveis		2.341.171,90	
Títulos e valores mobiliários:			
Obrigações de guerra depositadas no Banco do Brasil S. A., no valor nominal de Cr$ 6.392.500,00, à ordem da Sup. da Moeda e do Crédito		4.772.448,70	544.254.974,90
IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		925.051,00	
Móveis e utensílios		4.750.109,10	
Material de expediente		1.379.735,70	
Instalações		2.482.392,50	9.537.288,30
RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos		30.616,80	
Despesas gerais e outras contas		20.171,80	50.788,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		57.563.381,00	
Valores em custódia		15.380.499,00	
Títulos a receber de conta alheia		187.548.958,00	260.492.838,00
TOTAL			**926.229.633,00**

PASSIVO

		Cr$	Cr$
NÃO EXIGÍVEL			
Capital	20.000.000,00		
Aumento de capital	10.000.000,00	30.000.000,00	
Fundo de reserva legal		1.091.000,00	
Fundo de Previsão		4.678.180,00	
Outras reservas		11.073.426,30	46.842.606,30
EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS:			
À vista e a cruto prazo:			
De poderes públicos	20.264.501,80		
Em c/c sem limite	286.178.737,80		
Em c/c limitadas	46.680.909,50		
Em c/c populares	3.185.125,10		
Em c/c sem juros	39.104.079,30		
Em c/c de aviso	22.004.721,00		
Outros depósitos	1.923.167,20	419.341.241,70	
A prazo:			
A prazo fixo		102.588.614,50	
SUB-SOMA		**521.929.856,20**	
Outras responsabilidades:			
Agências no país	70.498.716,80		
Corresp. no país	22.277.579,30		
Ordens de pagamentos e outros créditos	1.256.328,00		
Dividendos a pagar	1.350.476,70	95.383.100,80	617.312.957,00
RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados e outras contas			1.581.231,70
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantias em custódia		72.943.880,00	
Depositantes de títulos em cobrança no país		187.548.958,00	260.492.838,00
TOTAL			**926.229.633,00**

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "LUCROS E PERDAS", EM 30 DE JUNHO DE 1948

DÉBITO

	Cr$
Publicidades	419.193,90
Despesas gerais	1.722.072,30
Impostos	242.924,30
Vencimentos do pessoal	2.327.266,20
Aluguéis	394.771,60
Contribuição do Banco ao I. A. P. B.	158.381,80
Contribuição do Banco à L. B. A.	10.532,00
Objetos de escritório	488.908,30
Gastos de instalação	1.437.050,20
Juros Passivos	10.077.680,20
SUB-SOMA	17.278.780,80
DISTRIBUIÇÃO DO LUCRO:	
Donativos	
Doação do Banco à C. E. I. E. dos seus funcionários	50.000,00
Percentagens da Diretoria e gratificações ao pessoal	2.112.837,40
Dividendos a pagar	
Dividendos referentes a êste semestre a serem distribuidos aos acionistas, a razão de 12% a. a., ou seja Cr$ 12,00 por ação de Cr$ 200,00	1.200.000,00
Fundo de reserva legal	
5% sôbre o lucro líquido verificado	371.00,000
Fundo de previsão	
10% sôbre o lucro líquido verificado	742.000,00
Fundo de reserva especial	
Saldo da conta "Lucros e Perdas" transferido para esta	2.943.078,60
TOTAL	**24.697.696,80**

CRÉDITO

	Cr$
Comissões	1.401.452,90
Descontos	12.381.913,30
Juros ativos	10.914.330,60
TOTAL	**24.697.696,80**

São Paulo, 3 de julho de 1948. — **Dr. Ricardo Jafet**, Presidente. — **Gladston Jafet**, Vice-Presidente. — **C. D'Agostino**, Diretor-Superintendente. — **Antônio Alfredo D'Agostino**, Gerente. — **Jordão Mendes da Silveira Júnior**, Contador.

BANCO DO COMÉRCIO, S. A.

DISTRITO FEDERAL

BALANÇO EM 30 DE JUNHO DE 1948

COMPREENDENDO "MATRIZ" E "AGÊNCIAS"

ATIVO

		Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
Caixa:			
Em moeda corrente		40.629.568,70	
Em depósito no Banco do Brasil		59.277.318,40	
Em depósito a ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito	14.230.455,10		
	6.900.000,00	7.330.455,10	
Em outras espécies		9.855.328,20	117.092.670,40
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tesouro Nacional		2.904.000,00	
Empréstimos em c/corrente	183.171.981,00		
Empréstimos hipotecários	16.555.207,00		
Títulos descontados	260.491.867,10		
Letras a receber de c/própria	40.000,00		
Agências no país	45.139.850,20		
Correspondentes no país	2.061.647,20		
Agências no exterior	—		
Correspondentes no exterior	13.533.131,00		
Outros valores em moeda estrangeira	163.079,50		
Capital a realizar	1.397.200,00		
Outros créditos	6.561.053,90	529.115.017,50	
Imóveis		15.712.308,60	
Títulos e valores mobiliários:			
Apólices e obrigações federais	18.866.466,30		
Apólices estaduais	17.713.621,20		
Apólices municipais	895.579,90		
Ações e debêntures	2.174.863,80	39.650.531,20	
Outros valores			587.381.857,30
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco	22.443.013,90		
Móveis e utensílios	5.598.640,40		
Material de expediente	860.924,90		
Instalações	3.000.495,10		31.903.074,30
D — RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos	3.769.117,80		
Impostos	—		
Despesas gerais e outras contas	484.165,60		4.253.283,40
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		378.708.175,30	
Valores em custódia		353.039.065,70	
Títulos a receber de c/alheia		67.929.629,00	
Outras contas		96.728.720,30	896.405.590,30
			1.637.036.475,70

PASSIVO

		Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital		50.000.000,00	
Fundo de reserva legal		4.154.980,20	
Fundo de Previsão		36.237.677,70	
Outras reservas		1.522.552,20	91.915.210,10
G — EXIGÍVEL			
Depósitos:			
À vista e a curto prazo:			
de Poderes Públicos	3.252.016,60		
de Autarquias	342.233,80		
em c/c sem limite	228.549.879,70		
em c/c limitadas	31.434.892,30		
em c/c populares	82.841.603,60		
em c/c sem juros	14.998.305,80		
em c/c de aviso	56.189.926,80		
Outros depósitos	7.730.186,30	425.339.044,90	
A prazo:			
de Poderes Públicos	—		
de Autarquias	—		
de diversos:			
a prazo fixo	76.752.904,80		
de aviso prévio	4.717.423,20		
Outros depósitos	—		
Letras a prêmio	—	81.470.328,00	
		506.809.372,90	
Outras responsabilidades:			
Títulos redescontados	—		
Obrigações diversas	45.708.702,70		
Letras a pagar	—		
Letras hipotecárias	—		
Agências no país	43.383.314,60		
Correspondentes no país	172.909,30		
Agências no exterior	—		
Correspondentes no exterior	3.855.281,40		
Ordens de pagamento e outros créditos	31.069.890,80		
Dividendos a pagar	3.999.982,60	128.190.081,30	634.999.454,20
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			13.716.221,10
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		731.747.241,00	
Depositantes de títulos em cobrança:			
do País	61.935.704,40		
do Exterior	5.993.924,60	67.929.629,00	
Outras contas		96.728.720,30	896.405.590,30
			1.637.036.475,70

Demonstração da Conta "Lucros e Perdas" em 30 de Junho de 1948

DÉBITO

	Cr$
Despesas gerais, ordenados e gratificações, percentagem da Diretoria e dos funcionários	8.235.223,10
Impostos	859.835,90
Juros:	
Pagos e creditados	12.275.527,40
Fundo de depreciação:	
Creditado a esta conta para amortização de móveis e utensílios e instalações	205.023,70
Fundo de reserva legal:	
Creditado a esta conta — 5% sôbre o lucro líquido	337.600,40
Fundo de reserva disponível:	
Creditado a esta conta	172.355,20
Dividendo 144:	
O do semestre findo, a razão de 15% ao ano	8.640.125,20
Doações:	
Doação do Banco a Caixa Auxiliadora dos Funcionários do Banco do Comércio	25.000,00
	25.750.670,90

CRÉDITO

	Cr$
Descontos, comissões, juros e lucros em outras operações sociais, já deduzidos os descontos pertencentes ao semestre futuro	25.750.670,90
	25.750.670,90

Rio de Janeiro, 30 de junho de 1948. — **Gervásio Seabra**, Presidente. — **Dr. Cincinato César da Silva Braga**, Diretor. — **Mário d'Almeida**, Diretor. — **Dr. Carlos T. da Rocha Faria**, Diretor. — **Dr. A. J. Peixoto de Castro Jr.**, Diretor. — **Oswaldo Costa**, Diretor. — **Vicente Noronha**, Diretor. — **Dr. Antônio de Andrade Botelho**, Diretor. — **Nelson Grimaldi Seabra**, Diretor. — **Dr. Caio Monteiro da Silva**, Diretor. — **Francisco Bevilacqua**, Contador. (Reg. 1.265 no C. R. C.).

O OBSERVADOR

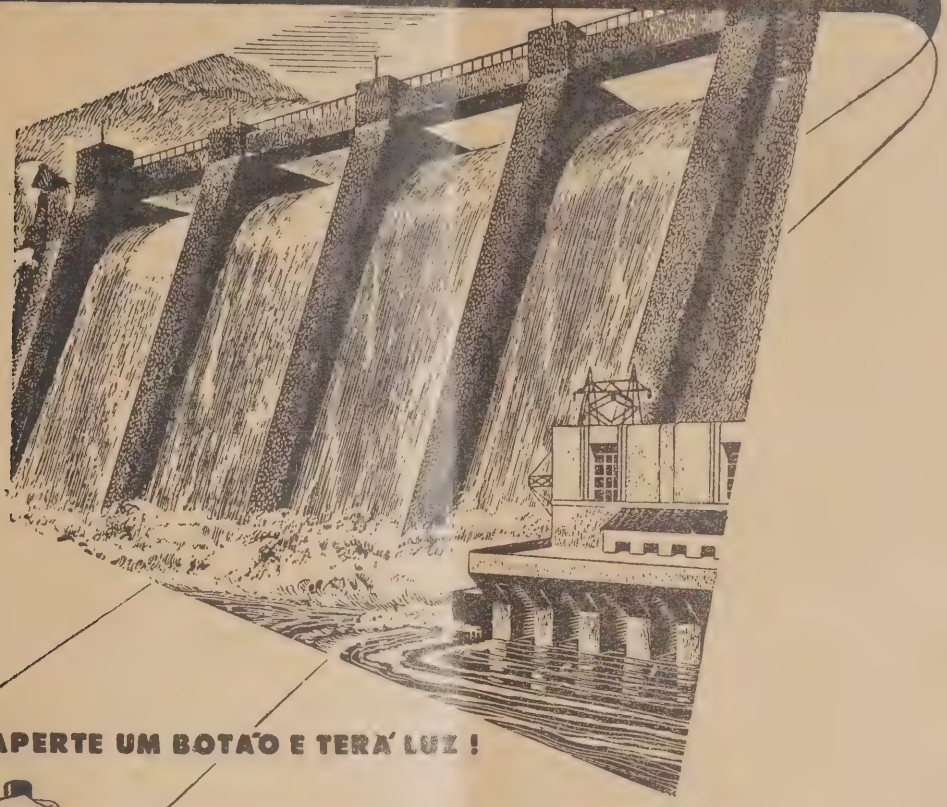
ECONÔMICO E FINANCEIRO

- APÓLICES FERROVIÁRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. -

Pela extensão de suas linhas, pela sua posição de Ferrovia-Chave no sistema de Viação Nacional, pela tonelagem-quilometro que reboca e pela sua renda, a Estrada de Ferro Sorocabana é hoje, sem contestação, a principal ferrovia de São Paulo e a segunda do Brasil. Administrada pelo Governo do Estado de São Paulo desde 1919, o seu movimento de passageiros e cargas vem crescendo de ano para ano, o mesmo acontecendo com a sua renda bruta, que se aproxima de Cr$ 800.000.000,00 anuais, apesar da modicidade de suas tarifas.

PROCURE UM CORRETOR DA **BOLSA DE VALORES** OU UM **BANCO** E TOME PARTE NO NEGOCIO MELHOR REMUNERADO E MAIS SEGURO DO MOMENTO, EM TODO PAÍS.

O TOQUE MÁGICO DA ELETRICIDADE



APERTE UM BOTÃO E TERÁ LUZ !

LIGUE UMA CHAVE E FUNCIONARÁ UMA FÁBRICA !

Mas, para se conseguir isto, foi preciso gerar a eletricidade e vultosos capitais tiveram de ser empregados na construção de usinas e estações transformadoras...

Milhões de metros, de fios e cabos foram utilizados para distribuí-la através de extensas rêdes aéreas e subterrâneas.

Inumeráveis obstáculos de ordem técnica tiveram de ser superados para trazer a eletricidade ao alcance de sua mão. Entretanto... nestes últimos anos, apesar de tôdas as dificuldades criadas pela última guerra, a "Light" empreendeu grandes esforços no sentido de atender a constantes pedidos de aumento de carga, decorrentes do crescente desenvolvimento do parque industrial do Distrito Federal.

Durante os anos de 1942 a 1946 foram instalados os seguintes equipamentos adicionais nos sistemas aéreos e subterrâneos desta capital:

Metros de fios aéreos	2.900 847
„ de dutos	441.097
„ de cabos subterrâneos	273.845
Número de postes	8 950
„ de transformadores em postes	405
„ de vaults	97
„ de transformadores em vaults	67
„ de lâmpadas de iluminação pública	5.829

Companhia de
Carris, Luz e Força
do Rio de Janeiro Ltda.

Agôsto
1948

NESTE NÚMERO:

Comércio Exterior 8
Livros e Idéias 11
(Valdemar Cavalcanti)
A Renda Nacional 15
(Desiré Silva)
De Todo o Mundo 17
Crônica Parlamentar 23
Despesas por Quotas nas Constituições Estaduais .. 27
(Aristóteles Moura)
Imigração Não é Despesa, é Capital 35
(Valentim Bouças)
Immigration is no Expenditure— It's Capital 44
O Plano SALTE 49
(Omer Mont'Alegre)
Trocas Internas 66
A Batalha da Criança 78
(Martagão Gesteira)
Incógnitas do Mercado Interno 82
(Evaldo Simas Pereira)
A ONU e a América Latina 92
A Comissão Econômica para a América Latina 99
(Otávio Gouvêa de Bulhões)
Técnica e Indústria 102
(Heitor Ferreira Lima)
Intercâmbio com Benelux 112
(Egon Pisk)
Os Donos do Campo 122
(Evaldo da Silva Garcia)
Seguro, Valor Segurado e Indenização 129
Estrada de Ferro Sorocabana 133
Volta Redonda Vai Distribuir Dividendo 159
Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro 162
SESI — Política Social do Brasil 163
Macabu na Câmara dos Deputados 192
Caixa Econômica Federal de S. Paulo 198
Tubos de Aço ARMCO — Uma Indústria Brasileira 201

NOTAS EDITORIAIS

A Missão Abbink 3
Crise na Aviação Comercial 4
Recursos Naturais 4
A Reforma Bancária 5
Uma Política Econômica 5
Centralização Administrativa e Econômica 6
Volta Redonda 6

SECÇÕES

Observações Econômicas 205
Bôlsas e Títulos 207
Vias de Comunicação 209
Bancos e Moedas 211

Capa de Ary Fagundes

EXPEDIENTE

Propriedade da

SOC. EDITORA "O OBSERVADOR", LTDA.

COLABORAÇÃO PERMANENTE DE: Arthur Ramos, Arí F. Torres, Caio Prado Júnior, Dante Costa, Garibaldi Dantas, Humberto Dantas, José Maria Belo, Moacir Soares Pereira, Nelson Coutinho, Oscar Tenório, Paulo Frederico de Magalhães, Pedro Calmon, Raul Lima, Roberto Lyra, Sérgio Buarque de Holanda, Sérgio Milliet, Teófilo de Andrade, Líbero de Miranda, Renato Mendonça, Carlos Lacerda e Prof. Leonidas Rezende.

Correspondentes especiais em

Londres, New York e Buenos Aires

Os originais enviados à redação não serão devolvidos mesmo quando não publicados.

Publicação mensal

Redação: Av. Graça Aranha, 182 — 8.º andar
Caixa Postal, 3.114 — Telg. Observador

Tels. { Redação — 42-6995
Gerência — 42-5519

SUCURSAIS

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Ed. Saldanha Marinho — Rua Líbero Badaró, 39 — 3.º and. — Tel. 3-6060 — S. Paulo.

MINAS GERAIS, GOIAZ e MATO GROSSO — Diretor: Dr. Moacir Assis de Andrade — Ed. Guimarães, Av. Afonso Pena, 952-3.º andar — Tel. 2-5046 — B. Horizonte.

RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA — Diretor: H. J. Bacelar — Rua dos Andradas — Ed. Sloper, 5.º andar — Tel. 4780 — C. Postal 571 — Pôrto Alegre.

RECIFE, PERNAMBUCO — Carlos Leite Maia — Ave. 10 de Novembro, 10 — Ed. SULACAP — Sala 405 — com jurisdição em Sergipe — Alagoas — Paraíba — R. G. do Norte e Ceará.

◆

AGÊNCIAS NOS ESTADOS

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilherme Rocha, 182 — Fortaleza.

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5-A — 2.º andar — Salvador — Bahia.

S. PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novembro, 69 — Santos.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novembro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — Pelotas — Distribuidora Sul Riograndense — Rua 7 de Setembro, 312. Paulo Pargentdler — Praça Marechal Floriano, 447 — Passo Fundo.

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

DISTRIBUIDOR PARA O RIO

Paschoal Tramontano.

Representante em Buenos Aires

Prensa Americana — Vitória, 1222.

Fotografias de Mozar Alves da Silva

Número avulso ..... Cr$ 10,00
Mês anterior ..... Cr$ 15,00

Números atrazados — Preços variáveis
Índice semestral — Cr$ 15,00

ASSINATURAS

INTERIOR

1 ano	Cr$ 100,00
2 anos	180,00
3 anos	260,00

EXTERIOR

1 ano	Cr$ 200,00
Índices Semestrais, cada .	15,00

As opiniões expendidas em artigos assinados são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Todos os artigos publicados são inéditos e escritos especialmente para esta Revista.

IMPRESSO NA EMPRESA GRAFICA "O CRUZEIRO" S. A. — LIVRAMENTO, 191 — RIO

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182-8.º andar
RIO DE JANEIRO

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL 3.114
Tels. — Ger. 42-5519 — Red. 42-6995
End. Telegr. "OBSERVADOR"

N.º 151 — NOTAS EDITORIAIS — ANO XIII

A Missão Abbink

RECEBERA' o Brasil, dentro de poucos dias, a visita de um grupo de técnicos norte-americanos, chefiado pelo Sr. John Abbink, que aqui se vem reunir a outro grupo, de técnicos brasileiros, para em conjunto estudarem os nossos recursos e examinarem o aspecto técnico de sua utilização, num esfôrço a mais pela consolidação da prosperidade comum do hemisfério ocidental. Acolhemos a iniciativa sob os melhores auspícios, desejando que as conclusões de seu trabalho sejam coroadas pela execução prática de suas recomendações. Serviram, os anos passados, para demonstrar que o Brasil guarda uma posição de relêvo na paz e na guerra, em virtude da sua posição geográfica e pela soma de riquezas de que é dotado. Mas, se pretendemos que esta posição reverta em real prestígio político e econômico para o nosso país, é necessário que nos decidamos por uma orientação que possibilite o real aproveitamento de tais riquezas, favorecendo inclusive a elevação do nível de vida das nossas populações, de forma a que possam participar ativamente da riqueza nacional.

A Comissão Técnica Mista Brasil-Estados Unidos, a segunda desta natureza que se organiza desde os anos da guerra, terá assim, diante de si, um vasto campo de ação que bem se pode medir pela extensão territorial da nação, onde as possibilidades se multiplicam à espera dos meios dinamizadores. Vivemos, indiscutivelmente, uma conjuntura difícil e as suas razões não devem ser procuradas em origens recentes, porém em fontes mais remotas, que insistiram no fechamento de nossas portas a uma política de expansão, sob os desígnios de um nacionalismo demasiado estreito. Mediu bem, o govêrno brasileiro, as circunstâncias em que se debate o país, ao sugerir àquele titular do govêrno dos Estados Unidos, a composição mista de técnicos, sem outra intenção a não ser aquela do levantamento em larga escala da das medidas práticas que devem ser tomadas para um mais rápido desenvolvimento econômico do Brasil.

A sua atuação deverá ser secundada por uma série de medidas da maior importância, de maneira a facilitar amplos investimentos de capitais privados desejosos de prestar estreita colaboração na tarefa de complementar a nossa economia. Temos neste sentido ensaiado alguns passos que de muito aplainam o caminho a ser trilhado, de um lado assumindo o Poder Executivo a iniciativa de reformar o sistema bancário, dotando o Brasil de um Banco Central, órgão imprescindível a qualquer ajuste econômico e, de outro, completando a nossa integração no Fundo Monetário Internacional, pela declaração de paridade do cruzeiro em face do dólar.

Por seu turno, a Comissão Mista, deverá, pelo seu trabalho de equipe, harmonizar ao meio brasileiro, sob a bitola de sua real capacidade, a larga experiência norte-americana.

O desenvolvimento da produção, quer seja ela extrativa, agro-pastoril ou industrial, tendo em conta o melhor e justo aproveitamento dos meios de que dispomos e a seguir a sua ampliação; o andamento das comunicações e dos transportes e o melhor condicionamento do comércio, seja na etapa nacional seja na fase internacional, serão por conseguinte, dentre outros, aspectos que irão merecer o mais detido exame.

Será preciso, porém, que as atenções não se fixem apenas naquelas regiões onde há uma concentração maior de riqueza; é importante que os técnicos brasileiros e norte-americanos se detenham nas zonas de população mais escassa e de meios de produção mais primários, não obstante a existência, em tais zonas, de importantes fontes de matérias primas, sejam minerais ou vegetais, além de

Diretor Responsável
OYAMA P. TEIXEIRA

★

Gerente
R. C. DE MEDEIROS

★

Redator Responsável
E. SIMAS PEREIRA

outros recursos naturais. Ao fazermos êste apêlo, pensamos tanto nos Estados do Centro como nos do Nordeste e do Norte, onde se faz mister a criação de condições que permitam a melhor fixação demográfica.

Resta saber, porém, de que estudos disporá a Comissão Técnica Mista para ponto de partida dos seus trabalhos. Muito se tem estudado, no Brasil, nestes últimos anos, muito se tem pesquisado, mas infelizmente sem o desejado espírito de constância. Temos, de idade bem recente, o exemplo do que aconteceu aos resultados de uma outra Comissão Técnica Mista, aquela chefiada simultaneamente pelos Srs. Morris Cooke e João Alberto, que não obstante a simplicidade de suas linhas, de vez que visava, no fundo, elevar a um nível mais consentâneo com o grau de riqueza do país, a produção nacional, teve por destino o arquivo, onde ficaram esquecidos e se tornaram obsoletos. Não podemos desperdiçar oportunidades como esta que agora nos é oferecida, num esbanjamento de energia. Não pensemos em desvirtuar as finalidades com que os dois governos amigos do Brasil e dos Estados Unidos se decidiram pela reunião, em equipe, dos seus técnicos.

O setor americano chefiado pelo Sr. John Abbink deverá encontrar, de parte dos brasileiros, a melhor simpatia e, de parte do setor brasileiro, a mais decidida cooperação, conscientes um e outro de que estão trabalhando não apenas pelo futuro do Brasil, mas tambem pelo refôrço de laços que há quase século e meio unem os dois maiores povos do Continente.

◆

RECURSOS NATURAIS

◆ *Nos primeiros* dias do mês de setembro próximo instalar-se-á em Denver, Colorado, a Conferência Interamericana sôbre a Conservação dos Recursos Naturais Restauráveis. Trata-se no primeiro certame internacional do gênero, e o está realizando o govêrno dos Estados Unidos, a pedido da União Panamericana, de acôrdo com uma resolução adotada pela Terceira Conferência Interamericana sôbre Agricultura, realizada na cidade de Caracas, em 1945.

De caráter técnico, a conferência não resultará senão em recomendações sôbre medidas nacionais e internacionais para a conservação dos recursos naturais restauráveis, de modo que êsses recursos possam ser aprovitados da melhor maneira, numa base de rendimento estável. Visa o certame recomendar a cooperação neste terreno, realizar o intercâmbio de informações técnicas e fazer compreender a necessidade de um programa especial para a conservação dos recursos restauráveis, de acôrdo com o aumento das populações.

Estamos certos de que muito poucas pessoas se sentirão inclinadas, no Brasil, a conceder à reunião de Denver a importância de que ela se reveste. Não há dúvida quanto à estranheza das repartições públicas ao certame, o qual deve ser considerado pelas nossas autoridades, notadamente do Ministério do Exterior, no rol daquelas reuniões internacionais menosprezadas, tidas como simples reuniões acadêmicas onde o país gasta muito dinheiro sem nenhum resultado.

A verdade, todavia, é que, se houvesse melhor compreensão em tôrno da Conferência Interamericana sôbre a Conservação dos Recursos Naturais

Crise na Aviação Comercial

DEPOIS dos primeiros sintomas alarmantes, surgidos na forma de reclamações de empregados que deixaram de receber salários e de passageiros prejudicados por vôos não realizados, estourou na imprensa, em tôda sua gravidade, a tremenda crise que ameaça a aviação comercial brasileira.

As autoridades, a quem a imprensa imputou pelo menos certa parte da responsabilidade do verdadeiro encilhamento que originou a crise, tentaram reduzir as proporções da ameaça, afirmando, inclusive pela voz do próprio titular da Aeronáutica, que se tratava tão sòmente de má situação de poucas companhias, o que não chegaria para afetar tôda a estrutura da aviação comercial. Contudo, a situação na realidade se mostra tão grave, que o Presidente da República nomeou imediatamente uma alta patente da Aeronáutica, o Brigadeiro Ararigboia, para um profundo inquérito na aviação comercial a fim de que o govêrno, provido dos elementos necessários, processe, possìvelmente, uma intervenção visando salvar o país da bancarrota de um dos ramos de transporte de maior interêsse econômico e de segurança nacional.

O eco alcançado pelo assunto no Congresso, os comentários de imprensa e demonstrações públicas de vulto caracterizaram o choque sofrido pela opinião brasileira ao conhecer a verdadeira extensão da crise, choque agravado pela cessação do tráfego da NAB, emprêsa ultra-subvencionada pelo govêrno, e pela absoluta insolvência de outras companhias.

Na verdade, não é possível reduzir as enormes proporções da crise, nem isto interessa ao Brasil. Diante da ameaça criada pela excessiva concorrência, por aquilo que se chamou de "encilhamento aéreo", o que há a fazer é enfrentar com ânimo forte o mal e eliminar-lhe, ainda que com sacrifícios aparentes mas na realidade em benefício do país, as causas perigosas.

De tudo quanto se publicou, alguns fatos de suma gravidade, ficou constatado que a facilidade na organização de pequenas companhias que puderam adquirir a baixo custo aviões vendidos pelos Estados Unidos como *surplus*, deu lugar a um excesso de ofertas ao público e, consequentemente, a uma tremenda e prejudicialíssima guerra de tarifas. As autoridades recorreram a um decreto saneador, mas êste foi afinal burlado, e as linhas principais, do litoral, especialmente a Rio-São Paulo, puderam ser alcançadas por quantas companhias se fundaram mediante o tôsco expediente de itinerários ditos "novos" apenas por conterem mais uma ou duas cidades exigindo alguns minutos de vôo mais. A tremenda e deslealíssima concorrência desequilibrou a situação financeira que assegurava a perfeição do serviço aéreo comercial, e então não sòmente as pequenas companhias, fundadas sem exigências de rigorismos técnicos, mas as grandes emprêsas, que despendiam e despendem enormes somas em serviços de manutenção, operações técnicas, etc., se viram ameaçadas. Sendo evidente a relação entre segurança financeira e segurança de vôo, em breve não só as comunicações e os vastos capitais empregados, mas a própria segurança dos passageiros ficou sob ameaça.

Os prejuízos acumulados são já de cem milhões, faltam trinta milhões de contribuições não recolhidas à Caixa dos Aeroviários, várias companhias cerraram suas atividades, outras, como a NAB, de vastas subvenções antecipadamente recebidas, entraram em completo descalabro, etc. O panorama é, realmente, negro. E só providências muito sérias podem desanuviá-lo. Estas não devem faltar, dado o alto interêsse do Brasil por uma sólida aviação comercial.

O Reforma Bancária

O PROJETO de lei bancária encaminhado pelo Poder Executivo à Câmara dos Deputados, há mais de um ano, vem de dar mais um passo. Depois de ter sido discutido e relatado na Comissão de Indústria e Comércio, onde recebeu um substitutivo de autoria dos Srs. Daniel Faraco e Herbert Levy, passou à Comissão de Finanças, onde coube ao Sr. Horácio Lafer a tarefa de dar parecer. Das três fases — desde o ante-projeto elaborado no Ministério da Fazenda até êste de agora — é preciso que se registre ter resultado um amplo esclarecimento das camadas interessadas quanto à necessidade de submetermos o sistema bancário nacional a uma legislação uniforme, condizente com o desenvolvimento econômico do país, disciplinadamente, e em condições de atender ao processo da política de moeda e crédito sem que estejamos sujeitos às súbitas elevações ou às bruscas depressões.

Não obstante divergências de doutrina e estruturação registráveis entre os três trabalhos, há uma unidade de pensamento que deve ser constante: a criação do Banco Central. O parecer do Sr. Horácio Lafer dá uma redação mais clara quanto à sua constituição, enquadrando-o no regime das autarquias, com o seu capital constituído pelo Tesouro; quanto à direção, porém, prefere uma fórmula mista, onde o govêrno nomeará diretores escolhidos entre nomes indicados pelos bancos, que são diretamente interessados no funcionamento do Banco Central, e outros a serem escolhidos entre figuras de responsabilidade no comércio, na indústria e na lavoura.

Um capítulo que tem suscitado debates é o que diz respeito à emissão. Uma das principais funções do Banco Central — senão a principal — será regular o meio circulante. Em primeiro lugar, opta o deputado Lafer pela submissão das emissões ao Legislativo, que discutiria cada caso que se oferecesse e autorizaria a operação, enquadrando-se, desta forma, o seu substitutivo na letra constitucional. Quanto à garantia, opina o relator que ela não deve ser sujeita ao estoque de ouro, mas obedecendo ao critério de uma utilização ótima dos fatôres de produção. Êste é um ponto que naturalmente dará margem a discussões de caráter teórico, de vez que, com sua consagração, excluiríamos em definitivo a possibilidade de retôrno ao padrão ouro.

Um outro ponto que merece relêvo é a subordinação da política monetária nacional ao âmbito de manutenção da estabilidade das atividades econômicas internas, no sentido de desenvolvê-las ao máximo, ao em vez de manutenção pura e simples do valor da moeda nas suas relações externas. Sob êste aspecto nos aproximamos das idéias aceitas pela legislação monetária ora vigente nos Estados Unidos e decretada em 1934, sustentada posteriormente na Conferência Econômica de Londres.

No setor dos bancos especializados, o parecer do Sr. Horácio Lafer se põe de acôrdo com o substitutivo Faraco-Levy: urgência para o estabelecimento do Banco Rural, ficando os demais para serem instalados quando o govêrno julgar oportuno.

A breve concretização da lei bancária será um fator de indiscutível efeito para o melhor encaminhamento da política monetária e de crédito do país. Os três trabalhos já oferecem uma média razoável da opinião pública neste particular e é de crer que os debates restantes esclarecerão o assunto, possibilitando ao Brasil uma legislação específica à altura das exigências do país e conforme as mais experimentadas de outras nações.

Restauráveis, ela seria tomada como certame do mais alto interêsse para o Brasil, notadamente pela possibilidade de serem tomadas medidas conjuntas pelas nações continentais. Porque a conservação dos recursos naturais implica na maior atenção aos problemas das derrubadas das matas, da erosão do solo, do uso excessivo das pastagens, das questões da caça e da pesca, das enchentes, das quedas dágua, etc., todos problemas que nos perseguem em larga escala e sôbre os quais tem sido pouco valiosa a ação do poder público.

Não é possível calcular os prejuízos anuais do Brasil no que se refere, por exemplo, à devastação das matas. Em repetidas oportunidades temos mostrado como o país, que tem na lenha a sua principal fonte energética, está se empobrecendo com as derrubadas. Regiões inteiras têm tido seu aspecto físico modificado pelo machado implacável do lenhador, que não descansa para atender desde a siderurgia até as estradas de ferro. Na erosão, então, o prejuízo é catastrófico, pois se no que se refere às matas ainda existe aqui e ali tentativas de reflorestamento, o combate à erosão é praticamente nulo. Perdemos também muito com a desordem da caça e da pesca, com a louca liberdade dos cursos dágua caprichosos e o abandono das quedas dágua.

Seria, pois, um certame de alto interêsse para o Brasil a Conferência Interamericana sôbre a Conservação dos Recursos Naturais Restauráveis, se soubéssemos dar a devida importância aos problemas básicos da terra.

UMA POLÍTICA ECONÔMICA

◆ *Milhares* de pessoas em todo o Brasil estão recebendo o questionário do Conselho Federal de Comércio Exterior sôbre a situação econômica brasileira. Êste verdadeiro plebiscito, no qual opinarão livremente técnicos e práticos, destina-se ao recolhimento da média do pensamento nacional em tôrno da qual se devem fixar as "diretrizes e os planos de uma esclarecida e corajosa política econômica interna que sirva de base a uma política econômica exterior firme e bem definida."

Todos podem e devem concorrer com a sua opinião. Não há formalismos nem caráter oficial no inquérito. Os especialistas falarão apenas sôbre sua especialidade, se o desejarem. Nem todos falarão sôbre tudo mas devem falar sôbre aquilo que sabem, pois não se trata de um torneio de conhecimentos econômicos e financeiros mas de uma tentativa de percepção do pensamento brasileiro no exato momento em que temos de tomar um rumo ou perecer.

A atitude do Conselho Federal de Comércio Exterior, que desejamos aplaudir, tem características muito interessantes. Resulta da iniciativa do seu Diretor, o General Anápio Gomes, e está fundada num documento que antecede os questionários onde se considera a gravidade da situação econômica do país. Não se trata de uma iniciativa governamental, é bem de ver, nem está regida por complicados regulamentos burocráticos. Sua finalidade não é inspirar medidas imediatas do govêrno neste ou naquele setor, mas suprir um órgão técnico de elementos de estudo. As opiniões serão apreciadas por comissões especializadas, que se incumbirão de extrair sua média e utilizá-la na preparação das diretrizes de uma política econômica a ser recomendada aos poderes públicos.

Se não nos enganamos, é êste um movimento ímpar em nosso país. Por certo já se realizaram inquéritos de feitio semelhante; mas com tal amplitude e tão original entrosamento da capacidade burocrática de execução e espírito de liberdade particular de resposta, cremos não haver exemplo.

Com tais características, o movimento está fundado na compreensão de cada um em tôrno de sua importância.

Não estão os brasileiros acostumados a tais movimentos, mas é de crer que não se furtarão a prestigiá-lo. Nem sempre a coação da burocracia pode determinar o êxito de um inquérito de tal natureza, pois a resposta de milhares de entendidos variará de valor, quando se destina a misturar-se no anonimato, na razão direta do interêsse patriótico do autor.

O General Anápio Gomes salienta, nas palavras cruas e realísticas com que antecede o questionário, que estamos diante de um trilema: ou nos tornamos uma potência econômica, ou demonstramos que o Brasil é um país pobre, ou corremos o risco de parecer que somos um povo incapaz. E adverte sôbre a seriedade do momento, afirmando que no campo econômico o Brasil apresenta sintomas claros de estar na iminência de perder terreno, pois, enquanto outros países progridem, o nosso permanece estacionário em vários setores econômicos, ou mesmo regride em outros.

Temos, por conseguinte, todos os convocados, o dever de contribuir com a nossa parcela, uma vez que o Brasil precisa dela, por menor que seja.

◆

CENTRALIZAÇÃO ADMINISTRATIVA E ECONÔMICA

◆ *A discussão* de alguns problemas administrativos, e o estudo acurado do orçamento da União para o próximo ano, trouxeram como consequência a volta ao primeiro plano daquele que é um dos mais sérios problemas nacionais — o da centralização econômica e administrativa.

Interêsses regionais altamente prejudicados pela série burocrática de certos serviços no Rio e em São Paulo, falaram pela voz de deputados e senadores, acentuando quanto custa em esforços e tempo a consecução de formalidades sem valor mas indispensáveis aos processos que se elaboram, por inteiro, no centro, enquanto as unidades longíquas ficam à espera do serviço público que ali chega, afinal, tênue e desanimado. Quanto à iniciativa particular então nem se deve falar, porque esta, temerosa de não poder resistir ao sacrifício exigido pela centralização, acaba por se recolher. Na verdade, excetuadas duas ou três unidades da Federação, não se consegue encontrar nas restantes nenhum empreendimento de vulto resultantes do indivíduo. O govêrno está sempre entre os maiores executantes, o que deve ser uma das causas, pelas dificuldades com que age, da ausência de obras de grande vulto fora dos centros litorâneos, e pelo inconcebível desânimo da iniciativa particular num país de tão grandes possibilidades e tanto por fazer como o Brasil.

Um dos relatores dos orçamentos ministeriais acentuava, há pouco, que "a pressão ou prestígio dos elementos representativos regionais é que está decidindo a realização de melhoramentos ou execução de iniciativas de ordem local, sem dúvida úteis ao país". E mais, "que se nota no orçamento uma enorme concentração de recursos, ou melhor de aplicação das dotações orçamentárias na Metropole, podendo-se verificar que mais de metade das verbas de pessoal destina-se a remunerar funcionários localizados no Rio de Janeiro".

Sem pretender, o que nos parece razoável, ligar à simples mudança da capital para o planalto central todo o problema de descentralização administrativa e econômica, alguns técnicos passaram a exigí-la prontamente, por meio de leis especiais, como no caso da educação, no que se apressou elogiávelmente o minsitro Clemente Mariani, e mesmo congressistas chegaram a propôr a imediata trasladação da série de alguns serviços para os locais de maior intensidade de seus trabalhos.

Contudo, justo é salientar que o problema da centralização administrativa e econômica não deve ser relegado a segundo plano, pois dêle depe ndem muitos fatôres ligados intimamente ao progresso nacional.

◆

VOLTA REDONDA

◆ *Aproveitando* a excelente oportunidade da visita de um grupo de senadores da República às instalações da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, o presidente dessa organização, General Sílvio Raulino, pronunciou um discurso que calou profundamente na opinião pública. Depois de anunciar que o importante parque de indústria básica se encontra em pleno funcionamento, e que o mercado vai observando satisfatoriamente a sua produção, acrescentou que, atendendo aos resultados comerciais do primeiro semestre, aquela organização distribuirá o seu primeiro dividendo, aos acionistas, sôbre os lucros de suas operações no curso dêste ano.

Volta Redonda, longe de ser a exceção, deve ser considerada como a regra das companhias formadas à base de capitais mistos. País de capitais escassos, nêle não é possível se prescindir à associação do Estado e dos particulares para empreendimentos que interessem diretamente à segurança nacional e a um maior grau de independência econômica. Mas, infelizmente, a maioria das emprêsas assim organizadas, até hoje não deu mostras dos resultados que pode propiciar, redundando algumas — não podemos negá-lo — em pesadas desilusões.

O fato de pagar dentro de alguns meses o primeiro dividendo àqueles que ali inverteram as suas economias, concorre para o seu prestígio e servirá também para fortalecer a posição do govêrno na sua associação com particulares. Os seus títulos, desde muito negociados em Bôlsa, sofrerão naturalmente as consequências benéficas, conquistando uma melhor posição, em busca da paridade. E no dia em que forem procurados e negociados pelo seu justo preço, terá a Companhia Siderúrgica Nacional consolidado a sua posição, achando-se apta a levar mais adiante o seu esfôrço, no propósito de dotar o Brasil de uma indústria de base de ampla repercussão.

Um outro reparo desejamos fazer: para a realização de Volta Redonda, contou o Brasil com a irrestrita cooperação do Import-Export Bank, que financiou a compra dos equipamentos e técnicos estrangeiros. Os compromissos da Siderúrgica junto ao Banco norte-americano estão sendo religiosamente pagos, no seu vencimento, e isto também vem em socorro seu e do Brasil, pois que mantém o crédito nacional de pé, como uma responsabilidade de honra.

O ASSUNTO DO DIA...

- O NOVO CIGARRO

CRUZEIROS

3,50

ÉGLE

UM PRODUTO DA

Sudan

S/A

PASTURA

A FAMA

Comércio Exterior

Os resultados oferecidos pela balança comercial, no primeiro quadrimestre do ano corrente, permitem apenas prognósticos mais sombrios do que aquêles que se poderia fazer em igual época do ano anterior. E' bem verdade que até então não se poderia ter feito sentir o resultado do regime da licença prévia, que começou a ter execução precisamente em maio; não obstante isto, na sua ausência a Carteira de Importação e Exportação do Banco do Brasil exercia uma certa função fiscalizadora e teria, por certo, meios para atenuar o gasto inútil de divisas na aquisição de mercadorias de importância secundária para a economia nacional. O fato é que, decorridos quatro meses, tínhamos contra nós um "deficit" de 1.611.675 mil cruzeiros. Depois de havermos logrado um "superavit" em janeiro, de 215.732 mil, nos três meses seguintes apenas acumulados saldos devedores, como o leitor pode apreciar a seguir:

MESES	MILHARES DE CRUZEIROS		
	Importação	Exportação	Saldo
Janeiro	1.400.228	1.615.960	+ 215.732
Fevereiro	1.896.799	1.433.708	— 463.091
Março	2.308.070	1.450.588	— 857.482
Abril	2.149.542	1.642.708	— 506.834

De fevereiro a abril a nossa dívida subiu a 1.827.407 mil cruzeiros; abatendo o saldo credor de 215.732 milhares verificado em janeiro, resta a diferença de 1.611.575 mil cruzeiros.

No que respeita ao volume das mercadorias recebidas, êle tem se mantido, com uma única exceção, abaixo dos níveis correspondentes no ano transacto. Na importação, porém, o volume tem estado acima das quantidades dos mesmos meses do último ano; mas, quanto a isto, já tivemos oportunidade de explicar a causa em nossa edição anterior: os embarques de matérias primas pesadas, especialmente de ferro gusa, minérios de ferro e manganês. Pondo em confronto os números, temos então, para o volume, a seguinte posição por meses:

MESES	Importação (Tons.)		Exportação (Tons.)	
	1947	1948	1947	1948
Janeiro	519.550	413.014	334.712	336.587
Fevereiro	589.088	542.466	265.154	322.928
Março	563.201	615.273	314.729	330.796
Abril	650.446	455.108	221.872	345.372

Apenas em fevereiro recebemos um volume de mercadorias superior ao do mês correspondente do último ano, ao passo que na exportação, em todos os meses, embarcamos maiores quantidades do que nos iguais meses antecedentes.

O preço médio da tonelada importada continua ascendendo rapidamente, sendo que a diferença entre março e abril foi de perto de um milhar de cruzeiros. Depois de ter sido, a média, de Cr$ 3.751,00 no terceiro mês, no quarto atingiu a Cr$ 4.723,00. Assim vai se desfazendo a diferença que desde muito tempo se verificou entre o valor médio da tonelada importada e o da tonelada exportada. Levando em conta que em nossas compras o elemento predominante em valor moeda é a manufatura, e que, na exportação as fôrças ponderáveis são os gêneros alimentícios e as matérias primas, é de ver a importância que semelhante elevação no preço das compras feitas no exterior, vem a ter na evolução dos preços no mercado interno, abrangendo inclusive os próprios gêneros de produção no país para consumo local.

No primeiro quadrimestre do ano passado o valor médio por tonelada foi de Cr$ 3.060,00; em igual período do ano corrente o mesmo valor médio subira a Cr$ 3.840,00. Na exportação, tivemos naquele mesmo período de 1947 um valor médio de Cr$ 6.271,00 e, no correspondente de 1948 havíamos descido a Cr$ 4.595,00. A responsabilidade pela queda do valor exportável, porém, tem suas causas justificadas: aquêles mesmos produtos que têm influído no aumento do volume, representam de um modo geral pequeno valor de comércio; como da parte das mercadorias mais bem reputadas que podemos oferecer tem havido certa retração, já pelos pequenos estoques disponíveis, já pelas restrições decorrentes de nossa política econômica e já em face mesmo dos altos preços que haviam atingido, não tem sido possível uma compensação de valores. Daí o fato de, em quatro meses, têrmos exportado mais 199.396 toneladas do que nos mesmos meses do ano passado, por um valor menor de 1.021.052 milhares de cruzeiros. Se tivéssemos podido incorporar esta última importância ao valor de nossas vendas, teríamos "deficit", ainda, porém de cêrca de 600 milhões, somente.

DESLOCAMENTO DO "DEFICIT"

Não resta a menor dúvida de que todos os esforços do govêrno se pren-

dem, precisamente à fuga do "deficit"; ao invés de lograr o seu intento, o que está se verificando, realmente, é o deslocamento do "deficit". Não é muito difícil de explicar isto que parece um paradoxo.

Decorrido todo o ano de 1947 verificou-se que o "deficit" com que foi encerrada a balança comercial era devido, apenas, ao intercâmbio com os Estados Unidos, ao passo que tínhamos a nosso favor um saldo ponderável na Europa e relativamente ponderável nos outros continentes, O que se cuidou então, foi de fazer pressão para vendas e compras na Europa, não obstante as conhecidas dificuldades com que se deve lutar em questão de moeda, pois no Velho Mundo raras são arbitráveis. Nestas condições, nos lançamos praticamente num regime de compensação de mercadorias nas trocas com os países europeus.

O movimento era, até um certo ponto, justo. Sempre mantivemos um comércio intenso com a Europa; foi justamente a guerra o fator de deslocamento para os Estados Unidos que, não obstante, desde bastante tempo, já eram o nosso maior cliente. Com êsse deslocamento, os Estados Unidos passaram a predominar quase que exclusivamente nos nossos negócios comerciais. Restabelecida a paz, seria natural que procurássemos diversificar as nossas fontes de suprimento e cuidássemos de reaver os nossos velhos clientes. A multiplicidade de fontes de suprimento seria de tôda sorte benéfica para o mercado brasileiro, de vez que proporcionaria aos compradores e vendedores um recurso à concorrência.

Mas o fato é que a reconstituição econômica da Europa se faz mais lenta do que o esperado e as moedas de quase todos os países se encontram em situação fraca. Todos êles carecem de comprar coisas que sempre encontraram no mercado brasileiro e se voltam naturalmente para nós. Diversos ajustes comerciais têm sido feitos, o último dos quais com a Inglaterra.

No primeiro quadrimestre de 1947 o nosso "deficit" comercial com os Estados Unidos era de 1.844.378 mil e, no correspondente de 1948 havia descido a 1.430.144 milhares de cruzeiros. Havíamos importado mercadorias no valor de 4.604.348 milhares de cruzeiros nos quatro primeiros meses de 1947 e no de 4.191.020 milhares nos primeiros quatro meses de 1948. A nossa exportação teve ligeiro ascenso. Os negócios com a Europa, no quadrimestre de 1947, acusavam um saldo de 1.047.028 milhares e, os realizados em igual período de 1948, deixavam-nos um "deficit" de 286.669 mil cruzeiros. Inverteram-se as nossas balanças com a França e Inglaterra, tornando-se o Brasil devedor; ampliou-se o nosso "deficit" com a Suécia e com a Suíça. Não resta a menor dúvida, também, de que a nossa exportação para êstes países sofreu ponderável redução.

Também foi reduzido o comércio com a África, nos dois movimentos de compra e venda, sendo de notar que enquanto nos quatro meses do ano passado havíamos exportado 224.874 milhares de cruzeiros de mercadorias

IMPORTAÇÃO POR PAÍSES

(JANEIRO A ABRIL)

(QUADRO N.º 1)

N.º	PAÍSES	Valor em 1.000 Cr$	% sôbre o valor total
1	Estados Unidos	4.191.020	54,05
2	Grã-Bretanha	790.988	10,20
3	Argentina	574.896	7,41
4	Antilhas Holandesas	457.132	5,90
5	Suíça	224.728	2,90
6	França	220.654	2,85
7	Suécia	203.324	2,62
8	União Belgo-Luxemburguesa	183.692	2,37
9	Itália	134.057	1,73
10	Portugal	104.955	1,35

EXPORTAÇÃO POR PAÍSES

(JANEIRO A ABRIL)

(QUADRO N.º 2)

N.º	PAÍSES	Valor em Mil Cruzeiros	% sôbre o total
1	Estados Unidos	2.760.876	49,94
2	Argentina	602.548	9,81
3	Grã-Bretanha	426.394	6,94
4	União Belgo-Lexemburguesa	306.288	4,99
5	Holanda	160.943	2,62
6	Itália	147.493	2,40
7	Espanha	147.011	2,39
8	Índia	122.134	1,99
9	Suécia	98.059	1,54
10	Noruega	94.025	1,53

para a Argélia, em igual período de 1948 embarcamos somente 1.798 milhares. A diferença em caso é nitidamente a consequência do recuo que está sendo impôsto aos nossos tecidos, à medida em que se opera a normalização da produção nos países fornecedores tradicionais. E o nosso comércio com o continente negro, nestes anos passados, cresceram justamente em função das manufaturas. Somente estamos conseguindo manter posição na União Sul-Africana, onde não obstante as nossas compras — e o principal artigo que lá adquirimos é carvão — estão diminuindo gradativamente.

Na Ásia, assistimos à redução das importações chinesas de produtos brasileiros, que no quadrimestre em análise se reduziram a um quarto do que haviam sido em igual período do ano passado. Podemos registrar, porém, melhores negócios com a Índia, que importou, nos quatro meses, 122.134 milhares de cruzeiros de produtos brasileiros. A República Indonésia apareceu também destacadamente, como o terceiro mercado na Ásia, para mercadorias de origem brasileira.

PRINCIPAIS PRODUTOS DE IMPORTAÇÃO

(Quadro n.º 3)

N.º	PRODUTOS	Valor em Mil Cruzeiros
1	Automóveis para passageiros	616.991
2	Trigo em grão	374.918
3	Chassis para caminhões, ônibus, ambulâncias e semelhantes	330.275
4	Gasolina	297.572
5	Embarcações à vela, óleo ou vapor	260.914
8	Óleos combustíveis	259.038
7	Farinha de trigo	198.100
8	Caminhões, ônibus, ambulâncias	177.170
9	Maq., apar. e utens. p/ind. têxtil	166.044
10	Apar. de rádio para uso doméstico, rádios-vitrolas e acessórios	138.387

PRINCIPAIS PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO

(Quadro n.º 4)

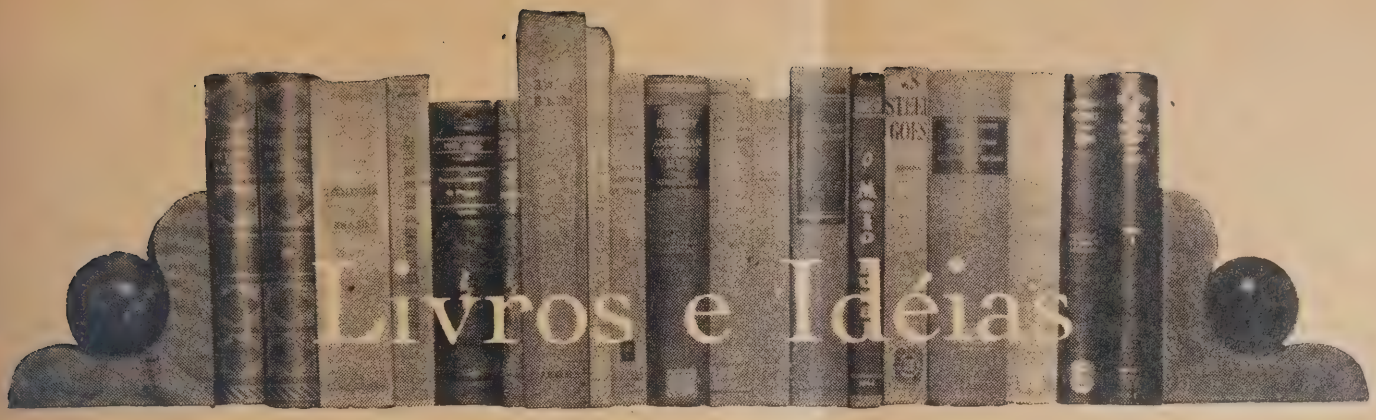
N.º	PRODUTOS	Valor em Mil Cruzeiros
1	Café em grão	2.588.957
2	Algodão em rama	711.526
3	Arroz	346.586
4	Madeiras	266.910
5	Tecidos de Algodão	249.510
6	Cacau em amêndoas	234.220
7	Peles e couros	210 933
8	Mamona	135.802
9	Milho	130.874
10	Açúcar	114.377

Nos quadros de número 1 e 2 apresentamos a colocação dos dez principais mercados, vendedores e compradores, em relação ao Brasil. Comparando com os elementos divulgados anteriormente, em outras edições de O OBSERVADOR, verifica-se a instabilidade das posições, sobretudo na distribuição da exportação.

COMPOSIÇÃO DO COMÉRCIO

Na importação predominaram os automóveis, para passageiros, que continuam ocupando o primeiro lugar na lista dos mais importantes. Outros produtos da indústria automobilística, tais como chassis para caminhões, ônibus, ambulâncias e semelhantes, e caminhões, ônibus e ambulâncias, correspondem a valores de destaque, dando uma posição excepcional àquela indústria, na composição de nossas importações. Trigo em grão e farinha de trigo constituem os itens de destaque no setor dos gêneros alimentícios. Gasolina e óleos combustíveis, embarcações a vela, óleo ou vapor, máquinas e aparelhos para a indústria têxtil e aparelhos de rádio para uso doméstico, rádios-vitrola e acessórios, completam a relação dos dez produtos mais ponderáveis na formação do valor das compras, conforme se pode ver do quadro número 3.

Na exportação, o café continua sendo o elemento de resistência, enquanto o algodão em rama entra em declínio pela nossa incapacidade de atendermos às reais exigências dos compradores. Arroz, cacau, milho e açúcar, foram os gêneros alimentícios que se destacaram no quadrimestre. Madeiras, peles e couros e mamona, as matérias primas. E os tecidos de algodão, a única manufatura que se inclui com destaque, continua sua descida, parando, entre janeiro e abril, no quinto pôsto. O quadro número 4 inclui os valores com que tais produtos concorreram para o valor total das vendas.



O Papel dos Clubes de Livros

Valdemar Valente

COMEÇAM a aparecer no Brasil os clubes de livros — fenômeno que, sob certos aspectos, me parece digno de nota. E' que o fato não se reveste de caráter simplesmente imitativo, porque decorre de uma necessidade imediata da indústria bibliográfica em crise. Surgem e se desenvolvem naturalmente êsses clubes onde e quando a economia do livro sente os efeitos da crise geral. Pelo menos, assim tem acontecido em tôda parte.

Entre nós, a criação de tais cooperativas representa um esfôrço feito no sentido da conquista — ou manutenção — de mercado para um produto que, no momento, por fôrça das circunstâncias, se defronta com as maiores dificuldades. Tendo diminuido o poder aquisitivo da rala freguesia literária do país e aumentado, em proporção igual, o custo de produção, o livro, por não ser um gênero de primeira necessidade, colocou-se em situação a mais precária, sensivelmente reduzidas as suas possibilidades de fabrico e de colocação comercial.

O objetivo primeiro de um clube de livro é criar um círculo fixo de leitores, a fim de reduzir os riscos atuais da aventura editorial. Estabelecidas certas facilidades e atrações para o consumidor, forma-se um mercado certo, capaz, em alguns casos, de possibilitar tiragens elevadas e, por isso, o barateamento do produto. O editor conta, dêsse modo, com condições novas e favoráveis para o desenvolvimento de seu negócio, que, nos moldes antigos, apresenta perspectivas sombrias.

Está visto que o sistema constitui, na prática, uma revolução no comércio bibliográfico. Se não isso, uma inovação corajosa, condizente com as necessidades de nosso tempo. Antes, era o leitor que tinha de ir atrás do livro. Agora, é o livro que vai procurar o leitor; que vai procurá-lo em casa, periódicamente e com a maior insistência, para não se fazer esquecer. O "livro do mês" faz por onde constituir-se um hábito, impondo-se à freguesia mais esquiva pelas facilidades que oferece. E não há dúvida que os resultados dêsse novo sistema têm sido os mais proveitosos — já não digo para o leitor, visto como isso implicaria um julgamento literário, mas para o próprio livro, que nessas condições novas de existência está, de alguma sorte, fazendo face à crise.

Nos Estados Unidos, contam-se às centenas as cooperativas dessa espécie, com milhares de associados cada uma. De tal modo que hoje pesam sensivelmente na balança comercial do livro em inglês. Clubes que distribuem romances agradáveis de ler a 500 mil pessoas fazem os "best-sellers". Vale dizer: fazem a carreira de um livro, a fortuna de um editor, a glória — eventual ou definitiva — de um autor. Não se discute aqui como o fazem, nem se fazem bem. O fato é que êsses clubes desempenham um papel-chave na economia do livro norte-americano. Uma vez escolhida para distribuição entre associados de um dêsses círculos literários, qualquer obra tem seu destino garantido e vai de rota baida para um êxito seguro. Livra-se o editor do pesadelo dos encalhes, enquanto o autor, satisfeito em suas naturais ambições, se livra da obscuridade e do anonimato. Passemos por alto sôbre a política que o sistema impõe — o "background" de interêsses pouco literários e muito comerciais, quase invisíveis à observação superficial do público.

No Brasil, o movimento dos clubes de livros surgiu relativamente há pouco tempo. A primeira tentativa feita partiu de uma editôra paulista, que realizou sua experiência com a reedição de obras caídas no domínio público, a baixo preço. Mas a fundação do "Clube do Livro" em moldes racionais é recente: distribuição de um romance de categoria por mês, com um volume-brinde em caráter periódico. Não se trata, no caso, de uma editôra, mas de uma distribuidora de livros. Mas a verdade é que já conseguiu compor um mercado próprio e satisfatório, na base do qual estabelece condições de intensa circulação às obras que escolhe para entrega a domicílio. Basta citar um exemplo: o último romance de José Lins do Rêgo — *Eurídice* — teve inicialmente uma edição de 16 mil exemplares, tôda ela colocada pelo "Livro do Mês". Em consequência disso — sem falar, é claro, no valor intrínseco da obra —, sucederam-se as edições e o livro alcançou rápidamente a ti-

ragem global de 25 mil exemplares, que pode ser considerada excepcional.

O êxito da iniciativa já determinou a fundação de outro clube com idêntico objetivo — o "Círculo Literário", que irá lançar, de preferência, obras de autores nacionais — fato que merece destaque especial. Enquanto isso, uma editôra de São Paulo — a Saraiva —, assenta, nos mesmos moldes, um sistema de edições populares: livros a dez cruzeiros, escolhidos com cuidado e apresentados da melhor maneira. Para sustentar êsse preço, hoje muito abaixo da média, a editôra precisa fazer tiragens de, no mínimo, 25 mil exemplares. Pois acontece que, logo de entrada, conseguiu inscrever elevado número de assinantes, capaz de garantir o fácil e rápido escoamento de seus produtos. Ao que estou informado, serão publicados nessa coleção livros que, editados há alguns anos, desapareceram da circulação e se tornaram quasi raridades, em prejuízo da cultura brasileira.

E' pena que para obras especializadas, sôbre assuntos de economia, finanças e sociologia, ainda não haja aparecido um editor com capacidade e iniciativa suficiente para uma realização semelhante. Os livros técnicos custam cada vez mais caro e são, sem dúvida, indispensáveis. Tudo leva a crer que um clube de livro com êsse objetivo resolveria, em parte, os problemas de produção e consumo do livro especializado e contribuiria assim para a solução de problemas gerais da economia do livro brasileiro.

RECONSTITUIÇÃO HISTÓRICA

DE alguns anos a esta parte, entregou-se o Sr. J. F. de Almeida Prado à tarefa de um levantamento histórico da formação social do Brasil. E o que êsse ilustre pesquisador tem feito é de merecer o respeito de todos quantos se interessam por estudos de tal natureza. Com paciência, método e espírito de minúcia realmente exemplares, vem reunindo vasto material sôbre o primeiro século da vida brasileira. Difícilmente poderá hoje alguém escrever a respeito da colonização de nosso país sem recorrer à documentação que lhe oferece a obra do historiador paulista.

O plano que êle se traçou, desde aquêle *Primeiros Povoadores do Brasil,* incluído na Coleção Brasiliana, é bastante ambicioso, pelo vulto e extensão que o caracterizam. Mas, nem por isso o autor desistiu de sua execução. Antes, parece que lhe estimulou o gôsto pelas investigações sôbre o nosso passado. Como prova, aí está, em dois volumes, o trabalho sob o título *A Bahia e as Capitanias do Centro do Brasil,* que pode ser considerado modelar, sob certos aspectos, como esfôrço de reconstituição histórica (Col. Brasiliana, Cia. Editôra Nacional).

Refere-se ao período que vai de 1530 a 1626 o estudo em que se empenhou o Sr. J. F. de Almeida Prado. E salta aos olhos a sua erudição, a massa de conhecimentos de que dispõe para escrever a história da Bahia, bem como das capitanias de Ilhéus e de Pôrto Seguro.

Uma coisa, entretanto, nos causa estranheza: é o estilo do autor. Um estilo desossificado, frouxo e inorgânico, de quem nada lucrou com o permanente contato com os velhos textos. Nenhum sinal de apuro artístico. O escritor que nos deu, no campo da ficção, um dos mais originais romances brasileiros — *Três Sargentos* —, agora se utiliza de uma expressão sem brilho, defeituosa mesmo, sem sequer aquelas qualidades essenciais de simplicidade e clareza. Como se o autor quisesse reatar, afinal, o fio de uma tradição: a dos historiadores brasileiros mal dotados de censo literário e indiferentes à disciplina do estilo. E a isso acrescente-se uma revisão lamentável do texto, cuja ortografia é a mais arbitrária e desconcertante.

Acôrdo Cultural

NO propósito de promover maior intercâmbio cultural e de estimular uma sadia política de mútua compreensão, os governos do Brasil e da Grã-Bretanha assinaram um pacto de acentuado alcance, destinado a oferecer os melhores resultados para ambos os povos. Visa o acôrdo a interação cultural dos dois países, com a divulgação sistemática e regular dos esforços empreendidos no campo das letras, das ciências, das artes e da técnica.

Entre os compromissos assumidos pelos dois governos, destacam-se os seguintes: a) cada um procurará incrementar em seu território e em seus institutos culturais e acadêmicos, o estudo da lingua, da literatura, da história, das instituições e realizações culturais do outro país, bem assim criar sociedades prepostas à difusão da cultura e dos costumes da outra nação; b) criação de cátedras, para professôres e assistentes, nas Universidades ou outras intituições de ensino superior, com aquêle objetivo de mútuo interêsse; c) concessão de bolsas de estudos, a fim de que possam os estudantes de um país realizar ou completar no outro cursos de aperfeiçoamento, treinamento ou pesquisa; d) estabelecimento de condições para que os exames de admissão e final prestados nas Universidades de seus respectivos países possam ter validade para fins acadêmicos ou, em casos especiais, para o exercício de uma profissão em ambos os países; e) instituição de viagens de aproximação cultural, com intercâmbio de pessoal profissional e acadêmico; f) intenso intercâmbio das sociedades culturais, com o incentivo ao auxílio mútuo e à permuta de livros, filmes, etc.

Uma cláusula do referido acôrdo merece destaque especial: é a que prevê a instituição de um prêmio quinquenal, em ambos os países e no valor de 350 libras, para o melhor livro sôbre quaisquer aspectos da cultura inglêsa — de autor brasileiro —, e da cultura brasileira — de autor britânico. O critério da escolha será oportunamente estabelecido, tendo em vista, de certo, os objetivos do acôrdo firmado.

Como órgãos executivos responsáveis pelo cumprimento do convênio e pela execução fiel dêsse trabalho de interpenetração cultural, foram reconhecidos o Conselho Britânico e uma Comissão a ser designada pelo Ministério da Educação e Saúde, de acôrdo com o das Relações Exteriores.

Pelo que nos cabe, podemos considerar benéfica tôda iniciativa que venha a ser tomada com o fim de colocar-nos em íntimo contacto com as expressões de cultura e de civilização do povo inglês.

Notas Avulsas

VAI ser publicado pelo Instituto do Açúcar e do Álcool o ensaio do Sr. Manuel Diégues Júnior sôbre *O Banguê nas Alagoas,* o qual mereceu um prêmio especial no valor de dez mil cruzeiros. A apreciação dos originais dessa obra foi levada a efeito por uma comissão, que teve como relator o Sr. Miguel Costa Filho. O ensaio foi considerado uma contribuição de valor para o estudo do fabrico e comércio do açúcar no nordeste.

— O escritor Renato Mendonça, que se encontra em Portugal, investido de missão diplomática, vem desenvolvendo intensa atuação em proveito da cultura brasileira no exterior. Ainda recentemente proferiu e divulgou em folheto uma excelente conferência sôbre *O Declínio do Império e o Ideal Republicano no Brasil.* Trata-se de um trabalho de historiador e sociólogo.

— Uma nova série de perfis de mineiros ilustres foi traçada pelo Sr. Pedro Rache — *Outros Homens de Minas* (Ed. José Olympio). E' assim que êle vem escrevendo suas memórias, fazendo reviver fatos e figuras da vida brasileira. Desta vez o autor focaliza, através de acontecimentos importantes ou pitorescos a personalidade de Bias Fortes, Wenceslau Braz, Antônio Carlos, Júlio Bueno Brandão, Benedito Valadares e Pedro Aleixo. O prefácio do volume foi escrito por Assis Chateaubriand.

— Foi traduzido para o português o último livro de John Gunther — "O Drama dos Estados Unidos" (Ed. Pongetti). O último da série e parece que o mais importante. O autor fêz uma análise aprofundada da vida americana, apreciando-a em seus aspectos característicos.

— Um dos mais significativos lançamentos do ano foi o das "Memórias do Visconde de Taunay", por iniciativa da editôra Ipê. Essas memórias, publicadas agora sob a responsabilidade dos filhos do grande brasileiro, o acadêmico Afonso de E. Taunay e o Comandante Raul de Taunay, por deliberação expressa do autor só poderiam ser publicadas quando completos cinquenta anos, a partir da data em que foram escritas, prazo êsse que terminou em 1943. O manuscrito achava-se confiado à guarda do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Não há exagêro em dizer-se que o depoimento do autor de "Inocência" se reveste de particular importância para a compreensão de muitos fatos ligados à vida econômica, social e política do país.

— Da popular Coleção Saraiva, será publicado, em segunda edição, o livro de Hermano Ribeiro da Silva — "Nos Sertões do Araguaia".

HISTÓRIA ANTIGA

ENTRE os mais importantes empreendimentos editoriais dos últimos tempos, pode-se incluir, com justo destaque, a edição brasileira da obra de H. R. Hall — *História Antiga do Oriente Próximo.* A iniciativa foi da editôra da Casa do Estudante do Brasil, que assinalou, dessa forma, a passagem do 19.° aniversário de sua fundação e deu uma viva demonstração de empenho em bem servir aos interêsses da cultura brasileira.

O autor, membro da Academia Britânica, conservador das antiguidades egípcias e assírias do Museu Britânico, foi um especialista em arqueologia, particularmente em assuntos relacionados com a história do Oriente Próximo. A vida inteira, êle a dedicou à investigação e ao estudo de traços e sinais de uma civilização, realizando pesquisas e escrevendo trabalhos que lhe asseguraram renome internacional. Não é de admirar, por isso mesmo, a erudição com que discorre sôbre a matéria de sua especialidade e predileção.

A obra, convém esclarecer que não é recente. A primeira edição apareceu em 1913 e daí em diante vêm saindo edições sucessivas. Foi escrita para uso dos estudantes do curso de "Litterae Humaniors" em Oxford, mas veio a servir, pelos anos afora, a estudantes e professôres de História; mais: a quantos se interessam pela história dos povos do Oriente Próximo; sobretudo, pela expressão, desenvolvimento e influência da cultura grega.

Como "textbook", o livro de Hall representa algo de monumental. Apresentando um panorama geral da Grécia pré-histórica e, em seguida, o quadro minucioso da evolução do Egito e da Babilônia, o autor recuou até a época mais remota para vir até a da derrota final da ofensiva dos persas contra a Grécia em 480-479 A.C. Com abundância de pormenores e riqueza de informações, traça um afresco da civilização antiga.

A edição brasileira reproduz os prefácios de cinco das edições inglêsas e está ilustrada com oitenta fotografias, treze mapas e uma planta. Incumbiu-se da tradução dessa obra o Sr. Fábio Crissiuma, que se mostrou à altura de tamanha responsabilidade.

REVISTA DAS REVISTAS

NO sumário de números recentes de revistas brasileiras recolhemos algumas indicações úteis ao estudioso de assuntos de economia e finanças: "Crédito agrícola", Omer Mont'Alegre, e "Rumo a Goiás", J. Pobrowsky, in *Revista Bancária Brasileira* (julho); "A crise da administração", Oscar Saraiva, in *Revista do Serviço Público* (março-abril), e "A reforma bancária brasileira", Casimiro A. Ribeiro, e "Ônus Sociais da Economia Brasileira", Estanislau Fischlowitz, idem (maio-junho); "Divisão regional do Brasil", Fábio de Macedo Soares Guimarães, in *Boletim Geográfico* (fevereiro); "O petróleo e o Brasil", Coronel Antônio Alves Cabral, in *Sertões* (maio); "Produção de óleos e gorduras vegetais", Rômulo Palombo, "Problemas de custo na indústria do cimento", G. Roberto Hohenstein e Jean M. A. Comte, e "Devemos reduzir o valor internacional do cruzeiro?", C. N. Sampaio Viana, in *Revista Industrial de São Paulo* (maio); "Orçamento e fiscalização financeira da sautarquias", Alonso Almiro, in *Boletim do Conselho Técnico de Economia e Finanças* (junho); "Industrialização e progresso", Geral O. Banas, in *Revista do Comércio* (maio); "Comentário à introdução ao relatório do Banco do Brasil", Roberto Bezerra de Menezes, in *Economia* (julho); "O acôrdo das tarifas e a conferência de Havana", A. C. Ferreira Reis, in *Periscópio* (julho).

Outras indicações, quanto a revistas estrangeiras: "A que paso va la industrialización de México?", de Gilberto Loyo, e "Aspectos de la economia agrícola venezolana", de José Antonio Mayobre e Ramon Fernández y Fernández, in *Revista de Economia,* do México (junho); "Nessuna alternativa tra inflazione e deflazione nella congiuntura presente e prospectiva", Manlio Resta, in *Revista di Politica Economica,* da Itália (maio); "Le programme de redressement européen et l'Allemagne", Percy W. Bidwell, in *Politique Étrangère,* da França (junho); "El comercio y las finanzas en Gran Bretaña", Robert Mackay, e "La fabricacion del vidrio y suas expresiones artisticas", reportagem, in *Veritas,* da Argentina (junho); "Les conditions d'existence des familles", Alain Girard, in *Population,* da França (março); "Exchange rates and the International Monetary Fund", "Camille Gutt, in *The Review of Economics and Statistics,* dos Estados Unidos (maio); "La economia y las incógnitas geo-politicas de la postguerra", José Luís Barcelo, in *El Mundo Financiero,* da Espanha (maio); "The Unidted Kingdom export drive and the future", A. H. S. Hinchliffe, e "Post-war german finances", S. P. Chambers, in *International Affairs,* dos Estados Unidos (julho); "Nacionalización bancaria", Marcelo G. Cañellas, in *Revista de la Faculdad de Ciencias Economicas,* da Argentina (maio); "Le planisme économique et les nationalisations en Grande-Bretagne — II", Herman Finer, in *Revue Internacionale du Travail,* da Suíça (abril); "Esquema de la evolución de la propiedad de la tierra en Venezuela", José Antonio Mayobre e Ramon Fernández y Fernández, in *Investigación Económica,* do México (março).

DA FRANÇA

FOI publicado mais um volume de *L'Année Politique,* referente a 1947 (Ed. du Grand Siècle). Trata-se de uma súmula completa dos principais fatos políticos, econômicos e sociais ocorridos na França durante o ano passado. Na introdução, o acadêmico André Siegfried refere-se ao valor dessa obra, que é, a seu ver, um precioso instrumento de trabalho para os que pretendem estudar e compreender o nosso tempo. Refletindo objetivamente os acontecimentos, registrando friamente os fatos, êste livro constitui efetivamente, uma obra de consulta indispensável para quem quer que procure acompanhar a marcha do mundo.

— Com objetivo de vulgarização, Henri Culmann escreveu um trabalho de mérito sôbre a teoria das relações econômicas, sob o título *Les Mecanismes Économiques* (Presses Universitaires de France).

— Especialista em assuntos de cooperativismo, Roger Kerinec escreveu um livro que desperta o interêsse dos estudiosos daquela matéria — *Les Cooperatives de Consommation aus États Unis.*

— Tem o título de *La France d'Outre-mer* a obra em que Michel Deveze faz uma série de observações sôbre a realidade francesa (Hachette). Na primeira parte, o autor aprecia o panorama do Império antes da segunda grande guerra, salientando os problemas fundamentais; na segunda parte, indica as suas perspectivas econômicas e políticas no "back-groud" europeu.

— Aspectos da evolução econômica da França foram fixados e analisados por Ch. Bettelheim em seu *Bilan de l'économie française,* que abrange particularmente o período de 1919 a 1946. O autor aprecia as causas da crise francesa no quadro da vida européia.

— Tem o título de *La France d'Outre-mer* a obra em que Michel Deveze faz uma série de observações sôbre a realidade francesa (Hachette). Na primeira parte, o autor aprecia o panorama do Império antes da segunda grande guerra, salientando os problemas fundamentais; na segunda parte, indica as suas perspectivas econômicas e políticas no "back-ground" europeu.

LIVROS INGLÊSES

PELA Editôra Pitman, de Londres, foi lançado um excelente "textbook", recomendado aos estudantes de assuntos econômicos atuais — *Economics of industrial organization,* de A. Beacham.

— Um panorama completo da indústria da borracha no mundo atual, baseado em vasta documentação estatística — *The rubber industry: A study in competition and Monopoly.* Trabalho publicado pelo editor Longsmans, para a "London School of Economics".

— Tem o título de *Towards a dinamic economics* a obra em que o Sr. R. F. Harrod analisa as teorias econômicas modernas e defende pontos de vista originais sôbre a matéria (Ed. MacMillan & Co. Ltd.).

— Obteve duas edições sucessivas a obra de Maurice Bobb — *Studies in the Development of Capitalism.* O autor, professor da Universidade de Cambridge, já publicou livros de grande interêsse sôbre a evolução do capitalismo. E neste último volume reúne uma série de reflexões acêrca da revolução industrial e das causas da inquietude do mundo contemporâneo.

— Três obras indispensáveis a todos quantos se preocupam com os problemas europeus foram publicados em Londres: *A History of Europe,* do Prof. H. A. L. Fisher (Ed. Edward Arnold & Co.), *History of Western Civilization,* de Bertrand Russel (Ed. George Allen & Unwin Ltd.), e *The First Europe,* do Prof. C. Delisle Burns (idem).

— Em seu livro *Democracy in the Dominions* (Ed. The University of Toronto Press), Alexander Brady estuda a formação e a estrutura democráticas do Império Britânico, apreciando as peculiaridades da vida política dessa comunidade de nações.

— Outra obra excelente, também sôbre o regime representativo no Império Britânico, é a de Martin Weight, dividida em dois volumes intitulados *The Development of the Legislative Council* e *The Gold Coast Legislative Council,* editados por Faber & Faber Limited. Êsses estudos foram empreendidos e publicados por iniciativa da Universidade de Oxford.

A Renda Nacional

Heuriné Lima

CONTINUANDO as tentativas que, num supremo esfôrço de aproximações indiretas, alguns economistas têm gasto para o levantamento, no Brasil, da renda nacional, o Professor Richard Lewinsohn, em artigo publicado em o número de maio desta revista, expôs os resultados de sua pesquisa para o cálculo dêsse índice econômico, segundo o qual a renda líquida nacional (consumida) em 1946 atingiu a 110,3 bilhões de cruzeiros.

A fim de suprir deficiências estatísticas, o Professor Lewinsohn, em seu trabalho, lançou mão da arrecadação do impôsto de vendas e consignações, considerando que com base em tal impôsto" o valor total dos bens negociados pode ser estimado com grande aproximação". Mas infelizmente não foi considerada no cálculo da renda nacional com base naquele impôsto a evasão a que o mesmo está sujeito, pois o impôsto de vendas e consignações é, sabidamente, o tributo mais sonegado no país. Descurando êste fato, de natureza importantíssima para o estudo em lide, o resultado da renda nacional saiu diminuído de cêrca de 40 por cento, pois é elevada, de maneira geral, a evasão do impôsto de vendas e consignações em todo o território nacional.

De acôrdo com os dados numéricos constantes do Boletim Estatístico (n. 21), publicação trimestral do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, podemos deduzir, aproximadamente, a evasão do impôsto de vendas e consignações, confrontando o valor das vendas correspondentes ao impôsto arrecadado com o valor das vendas declarado pelos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas com movimento anual de vendas não inferior a Cr$ 100.000,00. Com base nesses dados, elaboramos a tabela I, que se refere à arrecadação do impôsto de vendas e consignações nas Capitais Federal, Estaduais e do Território do Acre, ao valor das vendas correspondentes ao impôsto arrecadado e ao movimento dos estabelecimentos comerciais e industriais observados pelos inquéritos econômicos, tudo referente ao ano de 1946. Estão abrangidos pelos inquéritos econômicos, como acima ficou referido, apenas os estabelecimentos comerciais atacadistas e industriais com movimento anual de vendas não inferior a Cr$ 100.000,00.

VALOR DAS VENDAS, NAS CAPITAIS, CORRESPONDENTES AO IMPÔSTO DE VENDAS E CONSIGNAÇÕES ARRECADADO, E SEGUNDO OS INQUÉRITOS ECONÔMICOS, EM 1946

CAPITAIS	A Arrecadação do impôsto de vendas e consignações (Cr$ 1.000,00)	B Valor das vendas correspondentes ao impôsto arrecadado (Cr$ 1.000,00)	C Valor das vendas dos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas (Cr$ 1.000,00)	% de c/b
Rio Branco	612	49.056	15.936	32
Manaus	15.216	760.800	818.208	107
Belém	42 552	1 376 280	1 081 656	78
São Luiz	10 572	422 940	345 672	81
Teresina	3 624	151 556	73 896	48
Fortaleza	23 364	1 668 732	1 251 240	74
Natal	7 212	463 440	387 852	83
João Pessoa	8 160	543 612	394 768	72
Recife	73 224	5 858 148	5 552 352	95
Maceió	14 112	968 928	767 040	79
Aracaju	5 004	357 276	259 044	72
Salvador	49 500	3 536 136	2 642 976	75
Belo Horizonte	41 256	2 946 444	2 148 024	73
Vitória	12 204	871 332	675 612	77
Niterói	26 304	1 367 652	1 241 436	90
Distrito Federal	650 964	36 164 892	29 768 316	82
São Paulo	713 736	50 681 556	44 428 776	87
Curitiba	32 400	2 592 096	1 241 916	48
Florianópolis	4 992	356 220	290 064	80
Pôrto Alegre	125 580	6 891 384	5 324 568	77
Cuiabá	1 524	109 044	40 260	37
Goiânia	1 644	117 204	13 248	11
TOTAL	**1 863 756**	**118 254 728**	**98 762 860**	83

Para calcular o movimento das vendas correspondentes ao impôsto arrecadado, adotamos integralmente os dados constantes da página 105 do Boletim Estatístico n. 21, exceto quanto à cidade de Manaus, para a qual aquela publicação usa a taxa média de 4 por cento. Mas como com essa taxa se obteria um movimento de vendas no valor de apenas Cr$ ..... 380.400.000,00, quando os próprios inquéritos econômicos acusam um valor de Cr$ 818.208.000,00 julgamos preferível, por permitir um resultado mais próximo da realidade, adotar o ajustamento calculado pelo Professor Lewinsohn, segundo o qual o valor das vendas deve ser calculado na base da sua taxação média de 2 por cento, para aquela Capital.

De acôrdo com as informações que nos foi dado colhêr nas fontes coletoras dos inquéritos econômicos, podemos calcular, no mínimo, para a fase atual de levantamento de tais inquéritos, em cêrca de 10 por cento a porcentagem do valor das vendas dos estabelecimentos abrangidos pelos inquéritos econômicos que deixam de for-

necer os elementos relativos ao movimento de vendas. Dessa forma e com base no movimento médio de vendas anuais de cada um dos estabelecimentos informantes, para se obter o movimento real de vendas dos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas com vendas anuais de valor não inferior a Cr$ 100.000.00, devemos acrescentar 10 por cento ao total indicado pelos inquéritos econômicos, o que nos dá para as vendas em tais estabelecimentos o valor total de Cr$ 108.639.146.000,00.

Além disso, devemos considerar o movimento dos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas com valor anual de vendas inferior a Cr$ 100.000,00. Dada a intensa concentração econômica no Distrito Federal e na cidade de São Paulo, calculamos apenas em 5 por cento do valor total das vendas dos estabelecimentos "sujeitos" aos inquéritos econômicos o movimento de tais estabelecimentos nestas capitais, sendo que para as demais, essas vendas podem, com pequena margem de êrro, ser calculadas em 15 por cento do movimento de vendas dos estabelecimentos "sujeitos" aos inquéritos econômicos. Isto faz com que o valor real das vendas efetuadas anualmente por todos os estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas nos 22 centros econômicos incluídos no quadro I atinja à cifra de Cr$ 116.769.146.000,00, quantia esta que corresponde a 98 por cento do valor total das vendas correspondentes à arrecadação do impôsto de vendas e consignações. Por êste simples cálculo, pelo qual fica cabendo ao comércio varejista apenas 2 por cento do movimento total das vendas, já se pode deduzir a elevada evasão do impôsto de vendas e consignações.

Com base em aproximações grosseiras que visam abranger de uma maneira genérica o giro comercial em tôdas as capitais, podemos calcular, como regra geral, que o movimento de vendas dos estabelecimentos comerciais varejistas representa cêrca de 2/3 do movimento total de vendas dos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas. Dessa forma, teremos que acrescentar ao total acima referido mais 77,8 bilhões de cruzeiros, que totalizam o valor das vendas nos estabelecimentos comerciais varejistas, em 1946, nos 22 centros econômicos supramencionados.

Mas o impôsto de vendas e consignações não incide apenas nas transações efetuadas pelos estabelecimentos industriais, comerciais, atacadistas e varejistas. Êle recai ainda nas vendas efetuadas pelos hotéis, restaurantes, pensões, açougues, padarias, bares, cafés, etc. Dessa forma, podemos, baseados em aproximações médias, somar mais 14 bilhões de cruzeiros ao total acima obtido. Teremos assim as seguintes parcelas referentes ao movimento de vendas no Distrito Federal, e nas capitais dos Estados e Território do Acre, em 1946:

a) valor das vendas dos estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas	116,8	bilhões de Cr$
cb) valor das vendas dos estabelecimentos varejistas	77,8	" " "
(valor das vendas dos demais estabelecimentos comerciais	14,0	" " "
TOTAL	208,6	

Obtemos, assim, para o valor total das vendas nos 22 centros econômicos em aprêço no ano de 1946, a importância de 208,6 bilhões de cruzeiros. Mas, segundo os elementos constantes do Boletim Estatístico n. 21, o valor total das vendas correspondentes ao impôsto arrecadado nos mesmos centros econômicos é de apenas 118,2 bilhões de cruzeiros, que atingem apenas a 56 por cento do valor total de 208,6 bilhões de cruzeiros. Vemos, portanto, que o valor das vendas correspondentes ao impôsto arrecadado abrange tão somente 56 por cento do valor total das vendas efetuadas, o que possibilita uma evasão mínima de 44 por cento do impôsto de vendas e consignações. Não ocorresse tamanha evasão dêsse impôsto, e a arrecadação total do mesmo em 1946 teria alcançado a 5.720 milhões de cruzeiros, em vez de apenas 3.201 milhões, que foi o total arrecadado pelas administrações regionais naquele exercício financeiro.

O Professor Lewinsohn encontrou 217,2 bilhões de cruzeiros para o valor das vendas em 1946, com base apenas na arrecadação do impôsto de vendas e consignações. Tendo em vista os cálculos e as correções acima indicados, êsse total pode ser devidamente aproximado da realidade, obtendo-se 383,2 bilhões de cruzeiros para o valor total das vendas, sujeitas ao impôsto de vendas e consignações, efetuadas em todo o país em 1946.

De acôrdo com o esquema elaborado pelo Professor Lewinsohn, para o cálculo da renda nacional, deve-se computar apenas 45 por cento do total das vendas sujeitas à tributação do impôsto de vendas e consignações. Obtemos, assim, a seguinte estimativa da renda nacional (consumida) em bilhões de cruzeiros para o ano de 1946:

a) vendas ao consumidor	172,4
b) consumo da própria produção	19,3
c) habitações	9,7
d) serviços pessoais	3,8
TOTAL	205,2
Menos: Saldo do comércio exterior	5,2
Renda Bruta	200,0
Menos: Depreciações	24,0
RENDA LÍQUIDA	176,0

Dessa forma, a renda nacional consumida do Brasil em 1946, de acôrdo com o processo de estimativa empregado pelo Professor Lewinsohn, totaliza 176 bilhões de cruzeiros e não apenas 110,3 bilhões de cruzeiros.

DE TODO O MUNDO

Notícias sôbre Benelux

HISTÓRICO — As medidas atualmente em ultimação não visam somente o estabelecimento de uma união alfandegária entre duas regiões econômicas; constituem, na realidade, a primeira etapa da restauração da união econômica que existia antes da separação da Bélgica e da Holanda em 1830. Desde 1879, fizeram-se diversas tentativas nesse sentido. A última tentativa concreta foi a da Convenção de Ouchy, em 1932, segundo a qual os dois Estados se propunham a reduzir, durante cinco anos, à razão de 10% ao ano, os respectivos direitos alfandegários, até atingir 50% das taxas então em vigor. Deve-se o fracasso dessa Convenção, principalmente, às objeções das grandes potências anglo-saxônicas que reclamavam igualdade de tratamento. Uma tentativa de lhe insuflar vida nova, em 1937, não teve êxito.

Os governos belga, holandês e luxemburguês exilados em Londres tinham concluído, a 21 de outubro de 1943, um acôrdo monetário fixando o curso do câmbio à razão de 100 fr. belgas = 6,053 fl. holandeses, ou, seja, 1 fl. = 16,520 fr. belgas. Em 5 de setembro de 1944 assinaram nova convenção pela qual se propunham a criar, logo após a libertação dos respectivos territórios, uma comunidade alfandegária cuja finalidade seria, não só favorecer as trocas comerciais recíprocas, mas, ainda, constituir a primeira etapa do estabelecimento da unidade econômica. No entanto, as primeiras negociações de caráter prático só puderam ter início em abril de 1946. Com efeito, a União Belgo-Luxemburguesa (1) e a Holanda não foram libertados simultâneamente; cada um dos três países sofreu um grau diverso as consequências da guerra e seu equilíbrio interior não se pôde restabelecer com a rapidez desejada. As negociações foram desde então conduzidas tão ativamente quanto o permitia a amplitude do problema a ser resolvido. Diversas comissões comuns foram constituídas e, a 1 de julho de 1946, o "Secretariado Geral dos Conselhos da Convenção" começou suas atividades em Bruxelas.

A partir daí, os trabalhos progrediram a um ritmo tal que em março de 1947 um projeto de tarifa aduaneira comum pôde ser submetido aos respectivos Parlamentos.

Modalidade de aplicação — A finalidade da União aduaneira é fazer do conjunto do território dos países interessados um mercado único, suprimindo os direitos aduaneiros sôbre os produtos trocados entre os membros da União, e de estabelecer uma tarifa comum para tôdas as mercadorias importadas do exterior. Assim, o jôgo da livre concorrência poderá exercer seus efeitos sôbre tôda a superfície da União aduaneira, dela resultando a racionalização gradual da economia pública em seu conjunto e um acréscimo da produção. As populações se beneficiarão do acôrdo primeiro como consumidores e em seguida pela melhora de sua posição no mercado mundial.

E' preciso, porém, não subestimar as dificuldades de tal fusão. No caso da União Belgo-Luxemburguesa e da Holanda, as condições preliminares são, no entanto, particularmente favoráveis. Os dois grupos se equivalem do ponto de vista do território e da população; no plano econômico, não são concorrentes, uma vez que a fôrça da Holanda reside sobretudo na agricultura e nos transportes, e a da Bélgica, na indústria e nas minas. No entanto, a situação nas Índias Neerlandesas e a perda do "hinterland" alemão obrigam a Holanda a um esfôrço considerável no sentido de aumentar a produção e a industrialização.

Prevêem-se três etapas na realização da união econômica:

1.ª *etapa* — Introdução de uma tarifa aduaneira comum para o conjunto do território da comunidade aduaneira. As mercadorias de procedência estrangeira continuarão a ser liberadas pelas alfândegas na fronteira do país de destino. Assim, por exemplo, as mercadorias francesas destinadas à Holanda serão liberadas na fronteira holandesa e não à entrada no território da união econômica, isto é, na fronteira franco-belga ou franco-luxembur-

(1) A união econômica entre a Bélgica e o Luxemburgo foi estabelecida em 1921. As alfândegas constituem uma administração comum e suas receitas são repartidas na proporção de 29 para 1.

guesa. A fronteira aduaneira entre cada um dos membros da União continuará a existir, embora nenhum direito seja cobrado sôbre o tráfego de mercadorias e estas só estejam sujeitas aos impostos de consumo, sôbre o montante dos negócios ou de luxo, taxas, etc.

2.ª *etapa* — Os impostos de consumo, juros, montante nos negócios ou de luxo, etc., cujas taxas variam, por vêzes consideravelmente, em cada país, serão gradualmente unificados.

3.ª *etapa* — Uma vez atingida essa unificação e harmonizadas as condições econômicas no conjunto da comunidade aduaneira, a fronteira alfandegária entre os membros da União poderá ser inteiramente suprimida. Êsse passo, porém, não significará ainda que a união econômica se tenha completado, porquanto as trocas comerciais recíprocas serão, por certo tempo, regidas por acordos especiais. Além disso, o contrôle das divisas será mantido por algum tempo. Será necessário introduzir, então, uma caixa comum para as receitas alfandegárias, bem como uma taxa fixa de divisão. Graças a essas medidas e à política de coordenação dos governos interessados, espera-se fazer dos três países uma só unidade econômica.

Foram criados os seguintes órgãos paritários para tratar de tôdas as questões relativas à União econômica. Com exceção da "Comissão de Fomento Industrial", mencionada na letra "c", êsses órgãos não compreendem representantes da economia privada e se compõem unicamente de representantes do Estado:

a) "Conselho Administrativo das Alfândegas", assistido de uma "Comissão dos Litígios Aduaneiros";
b) Comissão dos Acordos Comerciais;
c) Conselho da União Econômica, assistido das seguintes comissões:
   Agricultura, Abastecimento e pesca.
   Desenvolvimento industrial.
   Preços, salários e problemas monetários.
   Repartições e prioridades.
   Transportes e questões portuárias.
   Territórios não metropolitanos.

Como foi exposto, o projeto de lei que estabelece a comunidade aduaneira foi submetido à ratificação dos Parlamentos interessados em março de 1947. O "Conselho Administrativo das Alfândegas" já realizou, portanto, uma parte importante do trabalho que lhe compete. Resta-lhe ainda superintender a introdução e aplicação da tarifa aduaneira comum, bem como, mais tarde, a eliminação das fronteiras aduaneiras entre os membros da União. A nova tarifa aduaneira comporta quase exclusivamente os direitos "ad valorem", tal como vêm sendo aplicados na Holanda, enquanto na União Belgo-Luxemburguesa a tarifa se compunha na maior parte de direitos específicos. Essa tarifa baseia-se no projeto de nomenclatura aduaneira preconizado em 1937 pela Sociedade das Nações e já empregado na Bélgica. As novas tabelas se situam entre as antigas tabelas holandesas e as belgas, e não ultrapassam, em geral, as aplicadas em 1939. No que diz respeito à cláusula de nação mais favorecida, esta não tem razão de ser, uma vez que o estabelecimento da União Econômica holando-belgo-luxemburguesa é assimilada a uma concessão aduaneira local entre países limítrofes.

Ao "Conselho Administrativo das Alfândegas" cabe ainda uma tarefa muito delicada. Trata-se da unificação do impôsto de consumo, do que recai sôbre o montante dos negócios e de outros arrecadados nos dois territórios econômicos. Essa tarefa demandará um tempo considerável, dadas as grandes diferenças existentes nos regimes dos dois países. Assim, na Holanda, a arrecadação do impôsto de consumo atinge a quase um têrço da receita total do Estado, enquanto que na Bélgica não chega nem a um sexto.

A tarefa do "Conselho dos Acordos Comerciais" é de garantir a coordenação das disposições relativas às relações com o exterior. Os novos acordos comerciais devem ser negociados em nome da comunidade aduaneira e os antigos tratados deverão ser adaptados às novas condições. Nas conferências internacionais, tais, por exemplo, as sessões da "Comissão Preparatória da Conferência Internacional de Comércio e Emprêgo", as negociações são levadas a efeito em nome dos três países por delegações comuns.

E', porém, ao "Conselho da União Econômica" e às suas seis comissões que cabe mas tarefas mais diversas e de maior relevância. A "Comissão para a Agricultura", por exemplo, tem um problema dos mais delicados a resolver: o da diferença de preços dos produtos agrícolas nos três países. Obstáculo semelhante já se apresentou por ocasião das relações entre a Bélgica e o Luxemburgo: foi resolvido garantindo-se ao Luxemburgo seu escoamento e preços compensadores, a importação de produtos belgas só sendo autorizada a fim de fazer face à escassez da produção luxemburguesa.

Desde que as indústrias belgas e holandesas não são complementares, mas, pelo contrário, tornaram-se concorrentes em alguns ramos, a "Comissão do fomento industrial" deverá estudar os problemas da estardização, localização das indústrias, concorrência de indústrias semelhantes, extensão dos escoadouros, etc., os quais decorrerão da União Econômica.

A adaptação dos preços e salários, da qual se ocupará uma das Comissões, juntamente com os problemas monetários, desempenhará um papel extremamente importante. Antes da guerra, o nível dos preços e dos salários na Bélgica era menos elevado do que na Holanda, mas a partir de então a situação modificou-se completamente. Entre outras, é das proposições dessa Comissão que dependerá, em primeiro lugar, a questão de determinar se, e em condições, a comunidade aduaneira poderá ser transformada em unidade econômica.

De fato, níveis de preços e salários muito divergentes provocariam o afluxo de mercadorias de um país para outro e, portanto, um endividamento indesejável. As questões monetárias também não serão fáceis de resolver. Assim, após o término das hostilidades, a Bélgica concedeu à Holanda empréstimos que se elevam a mais de quatro bilhões de francos belgas a fim de permitir àquele país a compra de produtos belgas. A unificação monetária, porém, não é condição indispensável à união aduaneira e econômica; o que importa é o equilíbrio dos preços baseado no curso fixo do câmbio, tal como já foi convencionado entre os países interessados em 1943.

A "Comissão das repartições e prioridades" deve desempenhar apenas um papel temporário se bem que importante, pois é a ela que cabe, no período de transição, a tarefa de garantir a distribuição equitativa das mercadorias.

À "Comissão dos transportes e das questões portuárias" cabe o difícil encargo de unificar os interêsses dos dois grandes portos concorrentes de Rotterdam e Antuér-

pia, além de considerar os meios de recuperar o "hinterland" alemão como campo de atividade para as emprêsas de transportes da União econômica.

Enfim, a "Comissão dos territórios não metropolitanos" deverá examinar o caso de se a União econômica deverá limitar-se aos territórios metropolitanos ou estender-se às colônias. Tendo em vista a situação na Indonésia, a questão deve permanecer em aberto.

A essas seis comissões deverá reunir-se uma sétima que se ocupará das relações com a Alemanha.

A nova tarifa aduaneira já foi posta em vigor a partir de setembro de 1947. A unificação progressiva das duas legislações aduaneiras ficou pronta em janeiro de 1948 e, até setembro próximo, os três governos deverão estar de posse dos projetos de unificação dos impostos de consumo, sôbre o valor das transações e sôbre o luxo.

A finalidade última dêsses esforços é portanto a criação de uma União econômica estreita entre a Bélgica, o Luxemburgo e a Holanda, tendo em vista o eventual estabelecimento de uma união monetária. Em princípio, não há obstáculos a que outros Estados façam farte da União.

Tal União constitui ao mesmo tempo um problema de ordem política e econômica, pois implica na identidade de vistas tanto na política exterior e interna, quanto no terreno cultural e social. Terá posição de destaque no comércio exterior e desempenhará papel importante nas organizações internacionais.

Não é possível dissimular as dificuldades numerosas e graves que um projeto dessa natureza encontrará. De parte a parte, é preciso fazerem-se concessões e sacrifícios. Mas convém chamar a atenção para a importância fundamental do princípio pôsto em evidência pela idéia e a realização dessa convenção entre três países, pois outros Estados poderão inspirar-se nesse exemplo e procurar êsse meio mais prático de estabelecer uma comunidade aduaneira nacional nos casos em que a criação de um novo órgão internacional para a regulamentação do comércio e o emprêgo encontrasse, de início, obstáculos consideráveis.

PAPEL DA BENELUX NO COMÉRCIO MUNDIAL

Para apreciar a importância da união aduaneira e econômica da Bélgica, Luxemburgo e Holanda (Benelux) basta considerar as parcelas com que êsses países contribuem para o comércio mundial.

A tabela transcrita a seguir dá idéia da superfície e população dos países que compõem a União, inclusive seus territórios de além-mar. Verifica-se aí que a comunidade aduaneira representa mais de três quartos do continente europeu (sem a Rússia), contando mais de 100 milhões de habitantes, isto é, cêrca de um quarto da população européia (ainda excluindo a Rússia). (Vide Tabela I).

O lugar que ocupa a Benelux no comércio mundial aparece claramente no quadro abaixo, em que as principais potências estão classificadas segundo o valor das suas importações e exportações totais em 1938. Dos algarismos do quadro resulta que a União Belgo-Luxemburguesa e a Holanda, que ocupavam o sétimo e oitavo lugares na classificação, passariam ao quarto depois de reunidas na União Benelux. Outrossim, como parece provável que a Alemanha, que era então a terceira da lista, não recuperará tão cedo sua posição no mercado mundial, a Benelux subirá ao terceiro pôsto no comércio internacional. (Vide Tabela II)

(TABELA I)

Territórios metropolitanos	Superfície (1 000 km2)	População (1 000 hab.) 1939
Bélgica	30	8 396
Luxemburgo	3	301
União Belgo Luxemburguesa	33	8 697
Holanda	33	8 834
Total	**66**	**17 531**
Territórios não-metropolitanos		
Bélgica: Congo	2 356	10 356
Ruanda Urundi	54	3 800
TOTAL	**2 410**	**14 156**
Holanda: Curaçao	1	106
Guiana	156	178
Indonésia	1 904	69 435
TOTAL	**2 061**	**69 719**
TOTAL GERAL	**4 471**	**83 875**
BENELUX	**4 537**	**101 406**

O comércio dos territórios não metropolitanos, excluído do quadro acima, era considerável, como se depreende do quadro abaixo, relativo ao ano de 1938. (Vide Tabela III).

A criação de uma união aduaneira holando-belgo-luxemburguesa apresenta ainda interêsse especial pelo fato de que todos os três países possuem comércio exterior intenso. Assim, em 1938, o comércio total por habitante apresentava os seguintes valores em confronto com outros países. (Vide Tabela IV).

(TABELA IV)

PAÍSES	Comércio exterior por habitantes (antigos US$ — ouro) (1)
Dinamarca	107
União Belgo-Luxemburguesa	101
Suíça	93
Suécia	92
Holanda	91
Reino Unido	81
França	31
Estados Unidos	23

(1) Antiga paridade: $1 = 1,50463 gr. de ouro fino.

Enfim, as tabelas seguintes permitem apreciar a importância do intercâmbio entre os membros da união aduaneira, segundo dados de 1946. (Vide Tabela V).

Em 1946, o valor das exportações belgo-luxemburguesas para a Holanda ultrapassou o têrço das remessas dêste país aos seus parceiros. As exportações da Bélgica e do Luxemburgo consistiram principalmente de gusa e aço, caldeiras, máquinas e aparelhos, produtos químicos e cobre, enquanto que a Holanda forneceu legumes e frutas, cacau e derivados, aparelhos elétricos e máquinas.

MA' DISTRIBUIÇÃO DA MÃO DE OBRA NO MUNDO

◆ *As indústrias* necessitam de mão de obra especializada, mas há milhões de desempregados. Êsse é o panorama paradoxal da distribuição do trabalho no mundo de hoje. Em tôda a parte a indústria sente a escassez de operários especializados. Em alguns países há empregos a escolher; em outros, milhões de pessoas não têm trabalho de espécie alguma.

Êsse contraste de abundância e miséria no mercado internacional do trabalho foi esboçado no capítulo com que a Organização Internacional do Trabalho (O. I. T.) contribuiu ao estudo recentemente publicado pela ONU e intitulado "Salient Features of the World Economic Situation" (Característicos da Sistuação Econômica Internacional).

Segundo a fonte citada, a escassez de mão de obra na Europa é aguda em diversos países, principalmente naqueles dotados de programas de reconstrução em grande escala. Por exemplo, há grande escassez de mineiros de carvão, o que contribui para a escassez de carvão, sem o qual não é possível apressar a recuperação de um setor-chave da economia mundial.

Ao mesmo tempo, há na Itália dois milhões de desempregados; 500.000 pessoas vivem sem empregos nos campos de deslocados da Áustria, Itália e zonas britânica, francesa e americana na Alemanha; e a Holanda tem um excesso de 40.000 camponeses.

A escassez da mão de obra torna-se evidente quando se retarda a produção de indústrias importantes, como a mineração do carvão, aço, a construção, a mecânica e a agricultura.

A solução do problema residiria na transferência de trabalhadores das áreas em que há abundância de mão de obra para as que apresentam escassez, ao mesmo tempo treinando-os para as tarefas mais necessárias.

Nota-se escassez de mão de obra também em países relativamente pouco perturbados pela guerra. Entre êsses, na Austrália, Canadá, Nova Zelândia e Estados Unidos, a demanda é principalmente de operários especializados e o desemprêgo atingiu níveis muito baixos. O último país citado atingiu o índice mais elevado de emprêgo, com mais de 60 milhões de pessoas ativas.

A situação dos países super-povoados do Sudoeste da Ásia — China, Índia e seus vizinhos — é muito diferente da da Europa e da de outros países menos densamente habitados. Ali o problema reside no super-povoamento das áreas agrícolas e no sub-desenvolvimento das indústrias, do que resulta uma falta de trabalho crônica e grave escassez de mão de obra especializada. A mesma situação pode ser observada em certas partes do Oriente Médio e em alguns países latino-americanos.

◆

A BORRACHA ASIÁTICA E OS ESTADOS UNIDOS

◆ *O mercado* da borracha tem permanecido bastante estável nos últimos meses e os preços na praça de Londres estão firmes, sendo cotada a 1s 1 13/16d por libra-pêso na primeira semana de junho. A produção mundial de borracha natural continua a crescer: nos primeiros quatro meses do corrente ano atingiu 475.000 toneladas contra 405.000 em igual período do ano passado. Na base dêsses primeiros resultados, a produção de 1948 será de 1.425.000 toneladas,

(TABELA II)

PAÍSES	COMÉRCIO MUNDIAL (milhões de antigos US$)								
	IMPORTAÇÕES			EXPORTAÇÕES			TOTAL		
	1929	1937	1938	1929	1937	1938	1929	1937	1938
1. Inglaterra (1)	5 407	2 783	2 478	3 549	1 523	1 359	8 956	4 306	3 837
2. Estados Unidos (1)	4 339	1 778	1 151	5 157	1 948	1 806	9 496	3 726	2 957
3. Alemanha (2)	3 203	1 299	1 296	3 212	1 406	1 250	6 415	2 705	2 546
4. Benelux	2 094	1 054	913	1 684	878	766	3 778	1 932	1 679
União Belgo-Luxemburguesa	988	550	453	884	505	429	1 872	1 055	882
Holanda	1 106	504	460	800	373	337	1 906	877	797
5. França (1)	2 282	1 005	784	1 965	565	517	4 247	1 570	1 301
6. Canadá	1 299	479	399	1 225	664	562	2 524	1 143	961
7. Japão (1)	995	634	444	970	531	447	1 965	1 165	891
8. Índia Britânica (3)	913	363	325	1 177	437	350	2 090	800	675
9. Itália (1)	1 140	434	346	801	324	323	1 941	758	669
10. Austrália	706	297	302	590	350	307	1 296	647	609
11. Suécia	478	320	309	486	301	274	964	621	583
12. União Sul-Africana	417	313	287	454	355	289	871	668	576
13. Argentina	819	285	262	908	448	259	1 727	733	521
14. Dinamarca (1)	460	218	209	433	204	198	893	422	407
15. Suíça	516	243	215	401	174	178	917	417	393
16. Tcheco-Eslováquia	590	226	172	606	246	209	1 196	472	381
17. Malaia Britânica	498	235	185	521	308	192	1 019	543	377
18. Índias Neerlandesas	445	163	158	581	311	215	1 026	474	373
19. Brasil	442	198	175	461	207	176	883	405	351
20. Coréia	194	147	177	160	116	147	354	263	324
TOTAL (4)	**35 067**	**16 247**	**14 237**	**32 617**	**15 362**	**13 318**	**67 684**	**31 609**	**27 555**

(1) Apenas o território metropolitano. — (2) Em 1938, exclusive o comércio com a Áustria. — (3) Inclusive Birmânia. — (4) Sem a Espanha, que o ocupava o 14.º lugar em 1929.

NOTA — A paridade do antigo Us$ é: $1 = 1,50463 grs. de ouro fino.

contra 1.260.000 em 1947. O consumo de borracha natural não é menos encorajador: de janeiro a abril dêste ano atingiu 445.000 toneladas, comparadas a 325.000 em igual período de 1947. Nessa base, pode-se calcular o consumo total de 1948 em 1.335.000 toneladas, quando em 1947 o verificado foi de 1.100.000. Êsses confrontos de produção e consumo são animadores, embora seja conveniente não esquecer que os dados disponíveis só abrangem os primeiros quatro meses do ano em curso. As estatísticas da borracha sintética apresentam substancial declínio. Até abril a produção atingiu 178.500 toneladas, quando até abril do ano passado já andava em 249.500 e o consumo foi de 165.000 toneladas em 1948 contra 250.000 em 1947.

As perspectivas da borracha dependem de dois fatôres principais: em primeiro lugar, da escala em que fôr consumida nos Estados Unidos, que no ano passado absorveram mais de metade do consumo mundial de borracha natural; e, em segundo lugar, da estabilidade política e econômica da Malaia, que, no ano passado, supriu mais de metade das necessidades mundiais. Legislação americana recente fixou o consumo mínimo anual de borracha sintética para diversos fins em 225.000 toneladas. A produção de 1948, se os números relativos aos primeiros quatro meses dêste ano forem mantidos se aproximará das 500.000 toneladas, ou seja, mais do dôbro do mínimo exigido por lei. Deve-se principalmente ao baixo preço o fato de a borracha sintética continuar a ser consumida em tão grande escala nos Estados Unidos, independentemente de dispositivos legais. Segundo relatório recente de uma grande emprêsa malaia, a borracha sintética é entregue às indústrias ao preço fixo de 18 1/2 çents por libra-pêso (equivalente a 11d por libra-pêso) contra o preço na praça de Londres de quase 1s 2d por libra-pêso da borracha natural. Não se pode levantar objeções a êsse preço oficial se êste não fôr subvencionado e se cobrir tanto os custos da produção quanto os de amortização. Essa dúvida nunca foi devidamente esclarecida. Nesse ínterim, o mercado da borracha natural depende da continuidade da atividade industrial nos Estados Unidos, onde os consumidores ainad pensam em têrmos da "borracha de 20 cents". Qualquer retração naquele país poderá ter sérias repercussões na Malaia, embora uma queda na demanda comercial possa vir a ser parcialmente compensada pela estocagem. As condições políticas na Malaia não são das melhores. O relatório anteriormente citado referia-se a recentes perturbações trabalhistas culminando na destruição de propriedades e ameaça a vidas humanas em plantações onde os trabalhadores assalariados eram bem tratados. Tais acontecimentos têm causas tanto políticas quanto econômicas, embora houvessem sido desencadeados pelo elevado

(TABELA III)

TERRITÓRIOS	Importações	Exportações	Total
	(milhões de antigos US$)		
BÉLGICA: Congo	20,5	52,0	72,5
Ruanda Urundi	1,6	1,8	3,4
HOLANDA: Curaçao	126,9	110,7	237,6
Guiana	2,2	1,9	4,1
Indonésia	158,2	215,1	373,3
TOTAL	309,4	381,5	690,9
BENELUX(metrópoles)	912,5	766,6	1 679,1

(TABELA V)

		QUANTIDADE		VALOR	
		1 000 t	%	milhões de fr.b.	%
UNIÃO BELGO-LUXEMBURGUESA					
Importações		19 732,5	100,0	52 562	100,0
das quais, da Holanda	(1)	2 231,1	11,3	2 944	5,6
Exportações		7 434,3	100,0	29 654	100,0
das quais, para a Holanda	(1)	2 147,8	28,9	4 480	15,1
HOLANDA					
Importações		11 763,8	100,0	2 145,1	100,0
das quais, da União Belgo-Luxemburguesa	(1)	2 197,2	18,7	301,4	14,0
Exportações		3 919,1	100,0	784,8	100,0
das quais, para a União Belgo-Luxemburguesa	(1)	2 217,6	56,6	168,3	21,4

(1) As divergências entre os algarismos correspondentes podem ser atribuídas à diversidade dos métodos da estatística aduaneira.

preço do arroz. Se as condições econômicas piorarem, as lutas políticas poderão acirrar-se e talvez estender-se a outras regiões. A importância de um mercado livre para a borracha nos Estados Unidos reside portanto não só em garantir à área esterlina um meio de ganhar o escasso dólar como também salvar o Sudoeste Asiático da destruição política.

◆

COMÉRCIO ANGLO-SOVIÉTICO

◆ *O acordo* comercial anglo-russo de dezembro do ano passado estipulava que se ..."até 31 de maio de 1948 o valor total das encomendas soviéticas de equipamento... não houver atingido metade do valor de todo o equipamento, então o govêrno da URSS terá o direito de reconsiderar o seu propósito de entregar ao Reino Unido as últimas 200.000 toneladas do total de 750.000 de grãos...". Pouco se sabia sôbre a situação, fora boatos e comentários sem fundamento. No entanto, na primeira semana de junho o Sr. Bottomley, Secretário do Comércio Marítimo, apresentou ao Parlamento um relatório sôbre os progressos do acôrdo. Até o fim de maio, a Rússia havia embarcado 337.500 toneladas de grãos, devendo remeter mais 137.000 em princípios de junho. Segundo o citado acôrdo, a Rússia se comprometera a enviar antes do fim de setembro 750.000 toneladas de grãos, das quais 450.000 de cevada, 200.000 de milho e 100.000 de aveia.

Em troca, a Grã-Bretanha concordara em remeter 25.000 toneladas de trilhos leves, dos quais não menos de 10.000 teriam de ser produzidos para êsse fim. Já foram embarcadas 12.000 toneladas, provenientes de estoques existentes, e no momento procedem-se a negociações sôbre a maneira de completar a quota com a produção corrente. Quanto aos demais equipamentos requeridos pela Rússia, o Sr. Bottomley anunciou que "tenders", no montante de quase 90 por cento do total contemplado no acôrdo, já foram submetidos pelos industriais britânicos à Delegação Comercial Soviética, embora os contratos assinados até o presente não atinjam a soma de $1.000.000. O valor total de equipamento contemplado no acôrdo nunca foi divulgado, mas o valor total do comércio será provavelmente da ordem de libras 20/25 milhões, de ambas as partes. A Rússia fêz também largas compras de lã, borracha, cacau em amêndoas e café. Não há informação sôbre as quantias envolvidas, mas novos contratos estão em negociação.

OS ESTADOS UNIDOS LIBERAM OS CRÉDITOS ESPANHÓIS

◆ *O secretário* norte-americano do Tesouro anunciou a 29 de maio último a liberação dos créditos espanhóis, ao incluir a Espanha na Licença Geral n. 53. A terminação do congelamento dos bens espanhóis, que durou sete anos, livrarão 60 milhões de dólares nos Estados Unidos. A ação do Tesouro fêz remover todos os contrôles sôbre as transações correntes com a Espanha e libertou também as propriedades da maioria dos espanhóis residentes no país.

A liberação veio em seguida a um acôrdo, com a Espanha, realizado em 8 de maio, sôbre a devolução aos aliados dos Estados Unidos de todo o ouro existente naquele país e que possa ser considerado como proveniente de saque nazista. O mesmo acôrdo prevê a venda das propriedades alemãs na Espanha, devendo os proventos dessa venda serem distribuídos pelas nações aliadas cujo ouro foi arrecadado pela Alemanha durante a guerra. Espera-se que a França seja a maior beneficiária e os Estados Unidos nada recebam.

◆

CAPITAIS SUÍÇOS NA TCHECO-ESLOVÁQUIA

◆ *Após* dezoito meses de negociações entre a Tcheco-Eslováquia e a Suíça um acôrdo sôbre a indenização pelos bens suíços nacionalizados e confiscados na Tcheco-Eslováquia foi assinado em 12 de maio último. O acôrdo, que foi o primeiro do gênero a ser concluído pela Tcheco-Eslováquia, prevê a amortização e transferência dos pagamentos das indenizações dentro do prazo de dez anos. Para êsse fim, serão utilizados 20 por cento dos saldos da balança de pagamentos da Tcheco-Eslováquia na Suíça. A indenização será feita em títulos nacionais. A transferência tanto da amortização quanto dos juros é autorizada em casos em que os bens suíços derivem de pagamentos do exterior efetuados na Tcheco-Eslováquia. Os bens que não estejam nesse caso são instransferíveis, mas ficam sujeitos ao acôrdo geral de indenização concluído entre os dois países em 1948. Noticia-se que a Tcheco-Eslováquia depositou o primeiro pagamento de 12 milhões de francos suíços.

CRÔNICA PARLAMENTAR

Capital e Energia

APROVANDO o projeto de lei que autoriza o govêrno a endossar o empréstimo pretendido pela Light no Banco Internacional de Reconstrução, a Câmara deu uma demonstração cabal de sua capacidade de compreender os problemas econômicos de interêsse para o país, ao mesmo tempo que soube resistir às solicitações fáceis da demagogia e do nacionalismo exaltado.

Na verdade, não se podia esperar outra atitude em matéria de tamanha relevância. Como também não deve ter causado surpresa o fato de um reduzido grupo de parlamentares enveredar pelos caminhos estreitos de um nacionalismo quase feroz, tentando torpedear o projeto, que afinal não visava outra coisa que assegurar a continuação de obras de vital interêsse para o Brasil. Em certos casos, admitimos que os opositores estivessem de boa fé. Uma compreensão errônea de deveres, a crença em ilusorios fantasmas que os demagogos põem em cena nos momentos oportunos, teriam arrastado alguns representantes do povo áquela atitude menos ponderada de hostilidade à operação, que nada oferece de extraordinário e se enquadra perfeitamente nos negócios que podemos manter com o Banco Internacional de Reconstrução.

O episódio serviu para mais uma vez revelar e caracterizar o deplorável provincianismo que ainda domina algumas esferas políticas. Entre nós, há muito de uma mentalidade estreita, que se recusa a ver para além das nossas fronteiras, tocada de receios infundados, convencida de que todos os nossos problemas podem ser resolvidos com os nossos próprios meios. E' essa uma atitude infantil, que precisamos combater, esclarecendo devidamente a opinião, para que ela não se deixe contaminar pelos venenos, ora sutis, ora agressivos, daqueles que sómente, fora das nossas lindes, inimigos astutos prontos a nos devorar. A insistência nêsse equívoco tem sido prejudicial ao nosso progresso, pois que afastam do nosso meio países e organizações econômicas que poderiam colaborar conosco, em bases justas, para encaminhar e resolver questões que escapam às nossas possibilidades ainda limitadas. Nas condições que se criaram para o mundo, depois do terrivel conflito há pouco encerrado, é impossível negar que a vida dos povos não pode ser vista apenas de um mesquinho angulo nacionalista e sim em função de uma esclarecida cooperação internacional.

No caso do empréstimo pleiteado pela Light, nenhum interêsse subalterno poderia impedir que o nosso govêrno contribuísse com a sua garantia para que se realizasse a operação, pois os capitais que aquela emprêsa vai receber serão aplicados na continuação de obras que se ligam de perto ao nosso desenvolvimento econômico.

A propósito convém que se registre aqui o discurso que o deputado Souza Costa proferiu na Câmara, tomando como ponto de partida a carta do ilustre general Juarez Tavora em torno do empréstimo, carta que teve a mais ampla repercussão em nossa imprensa diária. O presidente da Comissão de Finanças, com a sua irrecusavel autoridade, fez em tôrno do caso um estudo completo, esclarecendo todos os pontos que pareciam passiveis de crítica. Aliás o representante gaúcho, como antigo gestor nas nossas finanças, estava mais do que ninguém autorizado para fazê-lo. O seu discurso teve o mérito de cortar pela raiz as explorações que se improvisaram com fundamento naquela carta.

Discutindo um a um os pontos capitais que foram aventados, o Deputado Souza Costa mostrou a inanidade de certas acusações levantadas contra a emprêsa canadense e sua alegada influência junto aos órgãos do govêrno. No caso da Usina Salto mostrou o antigo ministro da Fazenda que seria improficuo obrigar o govêrno a enormes despesas, quê a nossa situação financeira não comportava, para instalar uma usina de energia, quando esta podia ser fornecida pelo mesmo preço, sem as despesas. No que se refere ao fornecimento de energia à Central do Brasil, invocou o depoimento do então administrador daquela estrada, o sr. Alencastro Guimarães, que afirma: "A Light concedeu vantagens excepcionais à Central e não creio que central elétrica alguma pudesse oferecer coisa igual pelo mesmo preço".

Mas, há um tópico na oração do sr. Souza Costa, que se nos afigura de importância capital. E' aquêle em que trata da nossa balança de energia, sabidamente deficitária. Jogando com os dados do próprio govêrno, mostrou que as nossas importações de mercadorias que constituem fonte de energia representam um ônus tremendo para o país. Com a guerra e a situação anormal que ainda prevalece essas importações diminuiram e estamos com um formidável "deficit" energético, em parte compensado pelo uso — melhor será dizer pelo abuso — da lenha, com a inevitável consequência do desflorestamento a assumir proporções de verdadeira calamidade pública, no entender dos técnicos.

Ora, argumenta o sr. Souza Costa, o projeto em debate visa justamente aumentar as nossas fontes de energia elétrica, procura, pois, atender a uma necessidade básica. Para a realização dêsse vasto programa serão necessários, em cinco anos, 200 milhões de dólares. A Light empregou nas obras 100 milhões e agora recorre ao Banco Internacional para obter a parcela indispensável ao término das obras, que se acham paralisadas há dois anos.

A conclusão se impõe desde logo: entravar a continuação de tais obras é um desserviço ao Brasil, cujas fontes de energia precisam ser urgentemente ampliadas. O deputado Souza Costa concluiu a sua oração com um apelo à Câmara para que não retardasse o andamento do projeto, pois, afirmou, "a operação não é apenas de interêsse da Light é, e principalmente, essencial ao Brasil.

O bom senso venceu afinal. O projeto foi aprovado por significativa maioria, restando apenas o pronunciamento do Senado, que não poderá divergir daquele que o projeto encontrou na Câmara.

Já que aludimos ao Senado, note-se que o sr. Mario Ramos, antecipando julgamento, tratou na Câmara alta do caso do empréstimo à Light, inspirando-se para o seu discurso na medida do Ministério da Fazenda de adotar a paridade da nossa moeda em relação ao dólar. Fez o senador carioca; como é do seu estilo, longa digressão em tôrno do Fundo Monetário Internacional e da nossa participação no Banco Internacional de Reconstrução. Não lhe faltaram aparteantes. Entre estes, o senador Artur Santos, que chamou a atenção dos seus pares para o que, no seu entender, constituía grave insinuação do sr. Mario Ramos contra o govêrno — a insinuação de que a fixação do valor do cruzeiro em têrmos de dólares obedecera a entendimentos referentes ao empréstimo da Light.

O senador Mario Ramos não atacou de frente o projeto, todavia alinhou cifras relacionadas com os lucros da emprêsa canadense, que podem levar à conclusão de que o empréstimo é desnecessário. Esclarecendo melhor o seu pensamento, concluiu dizendo que o govêrno deveria usar os seus créditos no Banco Internacional para conseguir um empréstimo mais avultado que lhe permitisse atender a outras companhias concessionárias de serviços públicos.

O ACÔRDO DE GENEBRA

Em abril do ano passado, o Brasil e mais 22 países participaram em Genebra de uma conferência técnica, da qual resultou a assinatura de um acôrdo de tarifas, que acaba de ser submetido à apreciação da Câmara. Na Comissão de Finanças, por onde transitou em primeiro lugar, como era lógico, coube ao sr. Horacio Lafer estudar o importante documento, em que se encerrava matéria destinada a ter grande repercussão na economia nacional.

O deputado paulista, sem dúvida é uma das nossas maiores autoridades em questões de economia, proferiu a respeito longo e substancioso parecer, que não podia deixar de figurar nesta resenha, por isso que foi um dos assuntos econômicos mais relevantes tratados no curso dos trabalhos parlamentares de julho.

O Acôrdo sôbre tarifas, firmado em Genebra, obedeceu ao princípio, consignado na Carta do Atlântico, da necessidade de facilitar o comércio internacional e permitir a todos o acesso às fontes de matéria prima. Os entendimentos que ali se realizaram visavam precisamente estabelecer bases mais amplas para o comércio entre as partes contratantes.

O parecer do sr. Horacio Lafer examina minuciosamente o assunto, oferecendo observações e críticas de interêsse, concluindo por propor a aprovação do projeto de lei encaminhado pelo Executivo, o que de resto já foi feito, sugerindo também o acréscimo de um artigo, o que foi aceito, a fim de resguardar interêsses brasileiros.

Examinando o Acôrdo em seus dois aspectos principais — redução dos direitos aduaneiros e eliminação dos impostos internos diferenciais — o relator mostrou que fomos a Genebra num estado de verdadeiro desarmamento alfandegário e com o nosso poder de barganha consideravelmente reduzido, inferior ao dos demais países, não obstante o reajustamento conseguido. Procedente é a observação do deputado Lafer de que a nossa Tarifa das Alfândegas — a mesma de 1900 — está desatualizada e, em face do progresso tecnológico, não atende às necessidades da nossa produção em 1948. No momento presente, quando a escassez de mercadorias é acentuada, atenuam-se os perigos e desvantagens da Tarifa brasileira. A tendência, porém, acentua o relator, é para a expansão e num período de gáuda concorrência nos mercados mundiais, estaremos praticamente desaparelhados para a defesa da produção nacional. Refere-se igualmente à conveniência, já reconhecida na esfera internacional, da industrialização dos países novos para argumentar que seria grave êrro desistir do programa de diversificação das nossas atividades produtoras. Daí ser necessário contarmos com uma Tarifa, capaz de nos dar margem a obtermos vantagens em troca de reduções possíveis.

Tratando das Concessões tarifarias que fizemos em Genebra, o sr. Horacio Lafer acentua com justeza a inferioridade dos nossos delegados em relação aos outros países, que contavam com verdadeiros exércitos de especialistas. Não contavam os representantes brasileiros com os indispensáveis elementos de informação, de modo que não estavam habilitados a conhecer as repercussões das concessões feitas em cada caso. Nem sempre pôde a nossa Delegação evitar que os direitos ficassem aquém do nível de antes do reajustamento e o relator nota que "as reduções, em muitos casos, ultrapassam as margens do reajustamento", sendo possível que, em consequência, "algumas indústrias venham a ser prejudicadas".

As vantagens do Acôrdo são apontadas no parecer a que nos referimos. O reajustamento dos direitos de importação proporcionará um aumento de receita estimado em 450 milhões de cruzeiros, qual não constitui um aumento de ônus tributário, com reflexo na economia do consumidor, sendo de notar ainda que "em relação aos produtos de maior interêsse para as classes de menor poder aquisitivo, as concessões, na maioria dos casos, reduziram os direitos a níveis mais baixos do que os que vigoravam antes do reajustamento".

Ainda no capítulo das vantagens lembra o parecer que os nossos produtos de exportação, durante a vigência do Acôrdo, terão a sua entrada facilitada nos países signatários, de vez que contra êles não serão adotadas medidas de caráter discriminatório.

Tendo aludido às condições desvantajosas com os representantes brasileiros, na conferência de Ge-

nebra e em outras reuniões internacionais de caráter técnico, não podia o deputado Lafer furtar-se a um comentário sôbre o desajuste que se observa entre os nossos órgãos especializados. Comentário muito oportuno, que fazemos questão de secundar. A experiência tem demonstrado que a nossa diplomacia é um instrumento pouco adaptado às exigências novas. Ressalvadas algumas exceções, o que predomina é o diplomata galante e alterado, para salões, quando carecemos de "experts" em situação de dizer dos nossos problemas econômicos e defendê-los com segurança. Quando o sr. Horacio Lafer preconiza uma reforma da Divisão Econômica do Itamarati, não faz mais do que tocar em um assunto de extraordinária importância, particularmente sentido por todos os que têm responsabilidades, públicas e particulares, na direção da vida econômica e financeira do país.

A CRISE NA INDÚSTRIA MADEIREIRA

A situação de graves dificuldades que vem atravessando a indústria madeireira não é a primeira vez que repercute nas duas casas do Parlamento.

O senador Artur Santos, no discurso que proferiu no Monroe, foi categórico ao falar numa crise gravíssima, que atinge em cheio um dos produtos básicos da economia nacional. E assim, de fato.

As medidas restritivas adotadas pelo govêrno quanto à exportação de madeiras colocaram um largo setor da economia brasileira em posição simplesmente angustiosa. Desde agôsto de 1946, os madeireiros de uma vasta área que se estende do Paraná ao Rio Grande do Sul lutam pela própria sobrevivência. Perdemos os dois maiores mercados: a Argentina e a Inglaterra. Para se avaliar o alcance do golpe, basta dizer que, em 1944 e 1945, só a Argentina comprou 50 por cento das nossas exportações de madeira. O senador Artur Santos citou números expressivos: em 1947 a média mensal de exportação de pinho compensado foi de 2.428 toneladas; em fevereiro dêste ano desceu a 569 toneladas. A argumentação do Senador Artur Santos convence de que incidimos em grave êrro ao proibirmos a exportação de madeira para a Argentina, nosso principal cliente. Possibilitamos a criação na vizinha República, da indústria dos compensados, que é assistida técnica e financeiramente pelo govêrno. Para a Inglaterra e países da área da libra, o contrôle do câmbio entorpece os negócios. Assim, chegamos ao ponto crucial, desenhando-se a alarmante perspectiva de fechamentos de fábricas — o que já está ocorrendo — e consequente desemprêgo em massa.

E' de notar que os protestos e apelos do sr. Artur Santos foram apoiados por vários senadores, entre êles o líder da maioria e o sr. Salgado Filho. Com as suas responsabilidades políticas, o sr. Ivo d'Aquino não hesitou em afirmar que os produtores e industriais de madeira receberam com estupôr o ato do Ministro da Fazenda, que cerceou as exportações. O representante de Santa Catarina fez um veemente apêlo ao govêrno, no sentido de que prestigie o plano dos industriais e que foi exposto pelo sr. Artur Santos.

As medidas de assistência que os industriais pleiteiam podem ser resumidas numa palavra: financiamento. Temos a impressão de que o govêrno deve tomar em consideração êsse problema. Seria iniquo permitir que uma indústria da importância da de madeira, que tanto contribue para a nossa balança de exportação, seja arrastada ao deperecimento de consequências funestas sob todos os pontos de vista.

O CASO DE SÃO PAULO

Desejamos encerrar esta crônica com uma ligeira referência ao chamado e tão ruidoso caso de São Paulo. Um caso na aparência apenas político, na verdade, porém, um caso que tem tido sérias repercussões econômicas e financeiras, por isso que não podia deixar de influir no crédito externo daquele Estado e do próprio Brasil.

O relatório que o Ministro da Fazenda apresentou ao chefe do govêrno foi por êste encaminhado ao Senado. O senador Atilio Vivacqua emitiu parecer sôbre o mesmo e as suas conclusões devem ter liquidado as pretenções intervencionistas.

Não é nosso propósito tomar partido em questão tão delicada. Sómente, pedimos aos homens responsáveis que reflitam maduramente sôbre as consequências de caráter extra-político que a luta em tôrno do govêrno paulista fatalmente terá.

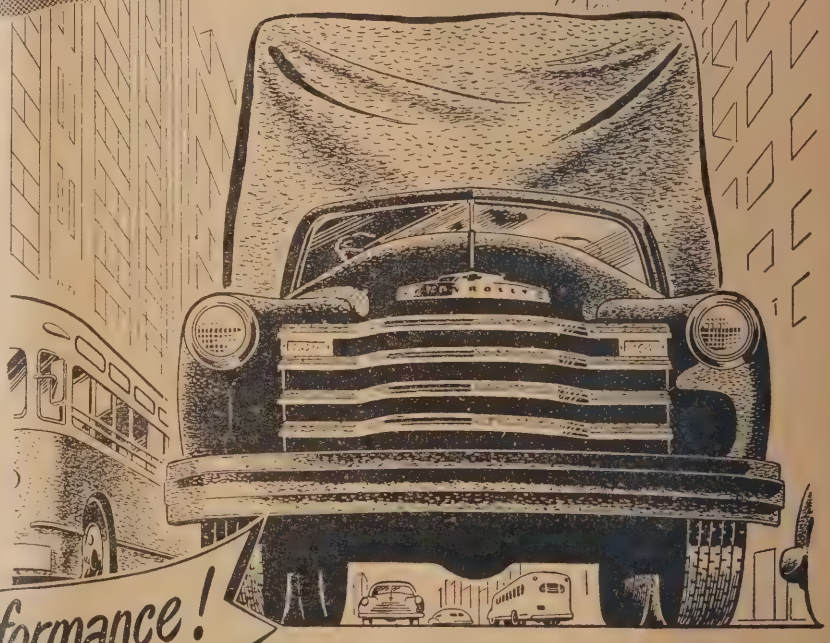
Rodrigues Alves, na data do centenário do nascimento, Monteiro Lobato e Georges Bernanos, que faleceram em julho, receberam homenagens do Parlamento. A opinião nacional se solidariza com essas homenagens a três vultos eminentes: o político e administrador ilustre que foi Rodrigues Alves, e os dois escritores que tanto dignificaram a profissão das letras.

McCann

Repare nisto:

Tão macio como um carro de passeio!

Direção suave e molejo especial! CHEVROLET escreve agora mais uma página na história dos transportes apresentando realmente um caminhão tão fácil de dirigir como um carro de passeio, de movimentos prontos ao menor comando, camarada do motorista... e da carga também! CHEVROLET continua na vanguarda como o líder dos aperfeiçoamenios mecânicos... isto explica por que CHEVROLET é o caminhão que mais se vende - no Brasil e em todo o mundo!



1º em performance!

PRODUTO DA GENERAL MOTORS

Chevrolet

Para Vendas e serviço procure os concessionários autorizados da

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Despesas por Quotas nas Constituições Estaduais

Aristóteles Athayde

JÁ é tempo de dar início à reforma das constituições estaduais, à reforma ou à emenda segundo pareça melhor no correr das circunstâncias. Salvo notícias vagas não sei de nenhuma assembléia legislativa que se tenha imposto a tarefa de retificação das falhas já agora perfeitamente conhecidas, sobretudo no campo financeiro e no econômico. Nêste comentário vou me referir às quotas fixas, máximas e mínimas, que as cartas estaduais recentemente promulgadas instituiram para certos serviços e objetivos. Em sua maioria, são percentagens sôbre o total da receita tributária estabelecidas como limite mínimo para certas espécies de despesa. A Constituição Federal instituiu alguns fundos com aplicação especial, quotas mínimas para as despesas de ensino e os três planos regionais. Foram iniciativas tímidas que o próprio Congresso não está levando a sério. Mas foi nas cartas esduais que as quotas e os fundos com aplicação especial mais proliferaram, estendidos a grande número de serviços e comprometendo boa parte das receitas tributárias.

Como é natural, a adoção de tal regime variou de intensidade; foi mais acentuada em alguns estados e menos em outros. Das constituições em que andei colhendo notas sôbre o estranho regime, a que mais o regista é a de Pernambuco onde encontrei nada menos de dezessete quotas percentuais. Foi muito clara a intenção dos constituintes que defenderam tais limites. Todos pretenderam assegurar a execução dos serviços assim aquinhoados, estabelecendo limites para as despesas de ensino, de saúde, etc., em relação com o total dos recursos orçamentários. Os legisladores constituintes deveriam saber que o regime de quotas não se aplica ao planejamento e dificilmente se aplica à técnica orçamentária, quando adotado para períodos longos de tempo. Mas foram levados pela intenção de evitar abusos e erros de que anda cheia a história da finança pública brasileira. Com a intenção de impedirem que as receitas estaduais fossem desviadas para objetivos secundários ou de favor político, introduziram nos textos constitucionais dispositivos drásticos: tantos por cento para estradas de rodagem, tantos por cento para educação, etc.

O inconveniente dessa boa intenção foi, em alguns estados, o exagêro com que foi levada aos textos constituicionais. Na maioria dos casos de dotações constitucionais por quotas mínimas e máximas, os resultados serão bons. Mas em outros, sobretudo nas quotas altas, de 10% e 20%, os limites prescritos dificultam de modo considerável o planejamento das obras e serviços, com prejuízo grave para os estados. Quando a quota mínima é pequena, como a adotada na Bahia para pesquizas científicas (0,5% de adicional sôbre os impostos), o planejamento dos serviços nada pode sofrer. Mas em casos como o de Alagoas, os futuros planejamentos municipais se verão a braços com orçamentos que a constituição estadual já distribuiu na razão de 45% da receita tributária. Êstes 45% estão préviamente comprometidos, segundo a carta alagoana do seguinte modo: 20% para rodovias, 5% para os serviços de saúde e assistência. E dentro dessa distribuição ainda cumpre ao município aplicar, em cada distrito, pelo menos 30% da renda arrecadada na respectiva área distrital. A equipe de planejadores a que fôr entregue a elaboração do plano de um município pouco poderá fazer porque só lhe restam para distribuir, 55% da receita tributária, também subordinados aos 30% de aplicação na área distrital. Com os 55% da receita tributária a equipe de planejamento deverá resolver todos os problemas menos os de saúde, ensino e construção e conservação de rodovias.

Tenho a impressão de que com essa quota de 55% — que é máxima porque os 45% destinados a ensino, saúde e rodovias são mínimos — os municípios alagoanos não poderão atender a tôdas as demais necessidades municipais a seu cargo. Embora esta seja a minha convicção, os comentários que aquí faço não visam demonstrar a necessidade de reforma das constituições estaduais, tendo por objetivo apenas sua adaptação à técnica do planejamento econômico. As reformas que me parecem indispensáveis teriam por finalidade corrigir dispositivos e cobrir emissões dos capítulos relativos à ordem econômica que certamente afetariam o regime de quotas adotado por alguns estados na distribuição constitucional de suas rendas.

Os quadros aqui apresentados, das quotas instituídas por algumas constituições estaduais, bastam para documentar o tema em seus itens essenciais. As apreciações que se seguem incidem principalmente sôbre as dificuldades criadas pelo regime à elaboração dos orçamentos e dos planos, mas parece claro que mesmo trabalhando com programas de ocasião, os estados e municípios terão em tal regime antes um obstáculo que um método racional de distribuição de suas rendas. E não se poderá es-

perar que as quotas altas sejam cumpridas, haja ou não planos técnicos aprovados.

I — CONTRA AS REGRAS DO PLANEJAMENTO

O maior inconveniente que encontro na distribuição prévia das receitas estaduais e municipais é a de assumir a forma de uma distribuição "anti-plano". A técnica de planejamento não aceita as quotas limitativas seja em números absolutos, seja em números relativos, mesmo em pequenas proporções como a de meio por cento instituída na Bahia para as pesquisas científicas, a não ser que o limite seja tão baixo que se afaste do provável ou da realidade, caso êsse em que a limitação se tornaria inutil. Por exemplo: uma quota estadual mínima de 5% sôbre a receita tributária, para os serviços de saúde, seria inoperante dado sua insuficiência. O fato de ser mínima ou máxima não importa para as necessidades, obrigatoriamente variáveis, do disciplinamento dos fatos sociais. Mencionarei adiante alguns casos mais adstritos à técnica orçamentária, para citar desde já exemplos de tropeços criados pelas quotas à planificação dos serviços.

A leitura do quadro do Estado de Pernambuco mostra dois grupos de quotas — um integrante por percentagens sôbre a renda tributária, outro por casos mais específicos de percentagens incidentes sôbre as despesas, os impostos municipais, a contribuição de melhoria etc. O que mais importa ao tema desta reportagem é o primeiro grupo, representado por quotas cuja soma atinge a 48% da renda tributária. Os elaboradores dos planos de serviços públicos do Estado estarão amarrados a êsses 48% préviamente distribuídos pela Constituição e só lhes será possível quebrar essa quota elevando-a, nunca reduzindo nem o total de 48% nem qualquer de suas dez parcelas. E para todos os demais serviços e obras não beneficiados por essas quotas, só poderão empregar os 52% que lhes restam da receita tributária. Os elaboradores do plano só vão contar com uma saída escapatória para essa dificuldade. E' no sentido genérico, próprio para interpretação elástica, que os dispositivos constitucionais deram à aplicação das quotas. Parece que os legisladores, prevendo os inconvenientes da limitação, redigiram os dispositivos de modo tão elástico que podem traduzir na prática, quase tudo que os planos exigiram. As quotas destinadas ao ensino e à saúde devem cobrir não só as despesas de custeio dêsses dois serviços gerais como também as despesas de investimento de capital em edifícios e equipamentos escolares. Um planejador audacioso poderá alegar que, em certas zonas, as crianças só poderão frequentar as escolas mediante a construção de algumas pontes e a preparação de caminhos. Um outro poderá argumentar com a necessidade de maior número de ambulâncias ou ambulâncias para longo percurso, capazes de recolher os doentes e os acidentados num

Dotações Constitucionais por Quotas

ESTADO DE PERNAMBUCO

(Tabela I)

QUOTAS	APLICAÇÃO	PRAZO	DISP. CONST.	OBS.
3% ou mais sôbre a renda tributária prevista	Serviço de amparo à maternidade e à infância	Ind.	Art. 41, n.º I, a	
25% "	Manutenção e desenvolvimento dos serviços de instrução, educação e saúde pública.	Ind.	Art. 41, n.º I, b	
4% "	Assistência econômica das populações da área assolada pelas sêcas, no sertão.	Ind.	Art. 41, n.º I, c.	70% depositados em caixa especial
2% "	Assistência econômica das populações da área do agreste	Ind.	Art. 41, n.º I, d.	70% idem
1,5% "	Serviço social contra o Mocambo, para construção da casa própria para as classes populares	15 anos	Art. 41, n.º I, e	
5% "	Fundo de Saneamento do Interior	20 anos	Art. 41, n.º I, f	
3% "	Fundo de Energia Elétrica	20 anos	"	
2% "	Plano de obtenção de energia elétrica	20 anos	Art. 41, n.º I, g	80% em caixa especial
0,5% "	Instituto Tecnológico do Estado de Pernambuco	Ind.	Art. 41, n.º I, h	
2% "	Despesas autorizadas por lei no decorrer do exercício	Ind.	Art. 41, n.º I, i	Na "parte variável da despesa".

raio de 100 quilômetros. A maioria dos objetivos será suscetível de interpretações elásticas como ocorrerá com os 4% para assistência econômica à população assolada pelas sêcas, com os 2% para identica assistência à população da "área do agreste", etc. A expressão "saneamento do interior" também se presta para objetivos amplos e repete, até certo ponto, os objetivos gerais do ensino e da saúde, atendidos pela quota maior de 25% sôbre a renda tributária.

Não levando em conta a possibilidade de ampliação dos objetivos atendidos pela quota de 48%, os restantes 52% da receita tributária devem atender a um volumoso grupo de serviços. Para ter idéia do volume dos serviços que a parte da receita não comprometida (52%) deve cobrir, convém lembrar que êsses serviços são os de segurança pública, o fomento econômico em geral, todos os serviços de transporte (rodovias, portos, canais, rios), as pensões e aposentadorias, os de arrecadação e fiscalização, o serviço da dívida pública, as subvenções, etc. E' evidente que os 52% da receita tributária não bastam para realizar êsses objetivos obrigatórios dentro de um consciêncioso programa de trabalho. A maioria dêsses serviços exige, em escala variável, tanto despesas de custeio como de investimento, sendo estas as vêzes muito pesadas.

As regras de planejamento que a fixação de quotas infringe são principalmente as da prioridade e as do escalonamento em fases de tempo, que compreendem a distribuição das rendas destinadas ao custeio e às construções ou investimentos. Pode-se admitir que só o ensino exija por alguns anos 20% da receita tributária para investimentos (construção e equipamento de edifícios escolares) mas tal hipótese não se verificará em prazo indefinido, durante vinte ou cinquenta anos. E' lícito admitir que, a partir do primeiro exercício, os serviços não beneficiados por quotas contitucionais exijam no Estado de Pernambuco mais de 52% dos impostos e taxas tributárias. Bem considerada a estrutura econômica brasileira, agrária e retardada, parece claro que o fomento à produção exige, de início, maiores preocupações. Do ponto de vista da distribuição da quota de ensino, seria justo ponderar que, passado um prazo razoável, digamos de cinco anos, a construção de edifícios escolares e a aquisição dos respectivos equipamentos atingisse o gráu máximo das possibilidades financeiras do Estado — não da necessidade de escolas, mas das possibilidades em recursos — e daí por diante, durante outro prazo, determinavel racionalmente, fôssem destinadas quotas substanciais à criação de indústrias essenciais. A seleção de produtos próprios para comércio externo, o aproveitamento das matérias primas locais pela industrialização também local e o melhoramento dos transportes são temas que, devidamente considerados, exigem revisão na parte da renda tributária comprometida por vários estados com outras atividades sociais e econômicas.

E' claro que as referências feitas aqui às quotas de ensino e de saúde não podem significar menosprezo por essas atividades públicas; nem significam em princípio a condenação dessas quotas como exageradas ou elevadas. O que se condena é a regra da quota alta, mínima ou máxima, para qualquer atividade, quando estabelecida para vigência a prazo longo ou indeterminado. Por êsse mesmo motivo acho que os constituintes alagoanos não agiram com acêrto impondo aos municípios a aplica-

(Tabela II)

QUOTAS	APLICAÇÃO	PRAZO	DISP. CONST.	OBS.
40% no máximo, do total da despesa	Pessoal permanente	Ind.	Art. 45	O dispositivo estabelece um limite máximo, de coibição, regulado por lei.
50% do impôsto territorial	Distribuição aos municípios segundo a localização das propriedades	Ind.	Art. 46, § 2.º	
30% da contribuição de melhoria "lançada pelo Estado"	Distribuição aos municípios segundo a localização dos imóveis	Ind.	Art. 49, § 3.º	
10% pelo menos, dos impôstos predial, de licença e indústrias e profissões. (Municípios)	Fundo de Saneamento do Interior	Ind.	Art. 111	O fundo é do Estado, que concorre com 5% de sua renda tributária. (art. 41, f)
5% idem, idem, (Municípios)	Fundo de Energia Elétrica	Ind.	Art. 111	Idem, idem, 3%
40% no máximo do total da "previsão orçamentária" (Municípios)	"Funcionalismo Público"	Ind.	Art. 115	O dispositivo estabelece um limite máximo de coibição. Regulado por lei conforme art. 10.º das Disp. Transitórias
10% de adicional ao impôsto t. p. "causa mortis" sôbre acervo ou monte líquido superior a Cr$ Cr$ 100.000,00, excluída a meação,	Assistência social a menores e órfãos abandonados	Ind.	Art. 6.º das Disp. Transitórias	

ção de 20% de sua renda de impostos, por tempo indeterminado, na construção e conservação de rodovias. Os argumentos com que me referi às quotas destinadas às despesas de saúde e educação, altas e a prazo indeterminado, são os mesmos que apresentaria contra a quota estabelecida para rodovias pela carta alagoana (art 91, inciso II). São argumentos extraídos da regra da prioridade, que exige a distribuição dos planos em fases que se coordenam no tempo e a realização simultânea, em setores diferentes, de serviços e obras que se completam e não funcionam sem se completarem. A construção de rodovia não transforma o latifúndio em terra aproveitada. As rodovias e ferrovias brasileiras atravessam milhares de quilômetros de terras vazias; algumas delas percorrem verdadeiros desertos. A construção da rodovia sem a escola não serve ao desenvolvimento do ensino. A construção de escolas sem a construção de estradas reduz o raio de aproveitamento das escolas e limita a frequência. A construção de rodovias e escolas sem o fomento econômico, que eleve o poder aquisitivo das populações, deixa as escolas vazias e as estradas desertas.

II — CAPITAL PARTICULAR E ORÇAMENTO

Os constituintes estaduais que subestimaram essas verdades simples hão de me permitir uma pergunta: se acharam que podiam distribuir a aplicação das rendas públicas a prazo indeterminado, porque não fizeram o mesmo com os capitais dos bancos e das caixas econômicas do Estado? E' comum e normal o poder público financiar obras públicas com empréstimos tomados nos bancos oficiais. A construção de rodovias, escolas e hospitais podem ser auxiliados pelos capitais particulares que os estabelecimentos bancários oficiais detêm para empréstimos. O fomento econômico, a criação de indústrias, o combate ao latifúndio pelo aproveitamento da terra e a melhoria do poder aquisitivo da população rural também podem ser realizados por quotas dos capitais que êsses estabelecimentos de crédito coletam das mãos de seus depositantes. Quando o Poder Público quer agir de modo racional, prestando serviços e incentivando a produção de mercadorias, deve levar em conta todos os recursos disponíveis, considerando em um só bloco a receita pública e a parte da renda particular que pode tomar de empréstimo. Os estados não poderiam estabelecer as quotas, mínimas ou máximas, para os recursos que devem levantar em seus bancos para cada setor durante 10 ou 50 anos porque, se o fizessem, também colocariam os elaboradores dos planos estatais em dificuldades insuperáveis. O tempo mais longo adotado até hoje em planos econômicos é o de seis anos. E tais planos sempre estão sujeitos a retificações anuais. Os estados poderiam instituir normas de prioridade, de escalonamento e de preferência tanto para a aplicação de recursos bancários como tributários mas — entenda-se bem — normas reguladoras elásticas e não quotas altas limitativas. A elasticidade só para cima, no caso das quotas mínimas ou só para baixo, no caso das máximas, não basta para atender à complexidade e às tarnsformações dos fenômenos da produção e da distribuição de mercadorias e serviços.

Isto, com ligeiras nuances, é o que tenho observado nos planos econômicos desta era de planos e tenho ouvido dos técnicos de organização, donos do assunto. Não se poderia alegar que as quotas instituídas a prazo indefinido em altas doses se destinam à elabora-

Dotações Constitucionais por Quotas

ESTADO DA BAHIA

(Tabela III)

QUOTAS	APLICAÇÃO	PRAZO	DISP. CONST.
3% ou mais da receita prevista	Créditos abertos durante o exercício para despesas "que forem autorizadas em lei"	Ind.	Art. 86, § 3.º
5% dos recursos anuais do Fundo de Educação	Reserva patrimonial do Fundo	Ind.	Art. 119, § 5.º
2% ou mais dos recursos anuais do Fundo Estadual de Assistência	Reserva patrimonial do Fundo	Ind.	Art. 122, § 3.º
0,5% de adicional sôbre todos os impostos	Fundo de Pesquizas científicas	10 ou mais anos	Art. 23, das Disp. Trans.
ESTADO DO RIO DE JANEIRO			
15% da renda de impostos	Fundo de equipamentos e obras novas	Ind.	Art. 30
5% no mínimo da renda dos impostos municipais	Assistência a doentes da zona rural e fomento da agrícultura e pecuária. (Municípios)	Ind.	Art. 105
30% no mínimo da renda de impostos-tos municipais	Em obras nos distritos de que as rendas "provenham" (Municípios)	Ind.	Art. 106
20% no mínimo da arrecadação de impostos	Manutenção e desenvolvimento do ensino (Estados e Municípios)	Ind.	Art. 142

ção dos orçamentos e não à dos planos; isto porque os orçamentos — é notório — são apenas expressões monetárias das fases anuais dos planos. Se o Poder Público funciona sem plano, tanto pior; mas, de qualquer modo, funciona em tôrno de um complexo de aspirações, de uma política econômico-social a serviço de grupos ou de tôda a Nação. E é claro que essa política econômico-social, embora anárquica, como a do Brasil de hoje, também sofre mudanças; tende para mais ensino e saúde ou para mais indústrias básicas e reforma agrária segundo as circunstâncias.

Alegar a limitação do orçamento, ao exercício financeiro anual não responde à questão nem basta para negar a clarividência das regras do planejamento. E' preferível entrar para dentro da concha e lamentar o êrro, também brasileiro, dos sistemas imutáveis. O Boletim do Conselho Técnico de Economia mostrou recentemente a singularidade em que se coloca o Brasil nessa matéria de sistematização a prazo indefinido. Reportando-se a um autor argentino, diz aquêle periódico que o Brasil é o único país cuja constituição atribui a cada um dos três poderes — o federal, o estadual e o municipal — um grupo exclusivo de impostos. Na maioria dos países as cartas políticas mencionam dois a três impostos, deixando a legislação ordinária — certamente guiada pelas mudanças econômicas de estrutura e conjuntura — a tarefa de acertar e adaptar, para permitir que os sistemas se sucedam e renovem. O resultado dêsse exclusivismo de impostos, estamos assistindo na situação criada para os Estados, premidos dentro de uma discriminação constitucional de rendas que só lhes atribui impostos próprios para elevar os preços.

No caso das quotas mínimas e máximas para os serviços, foram os próprios estados que, satisfeitos com o mal das sistematizações fechadas, criaram novas camisas de fôrça para seus orçamentos e seus planos administrativos.

Nota-se que os elaboradores dos textos constitucionais aludidos ao estabelecerem as bases para o cálculo das quotas pisavam em chão resvaladio. As percentuais ora recáem sôbre os impostos, ora sôbre tôda a renda tributária e às vêzes sôbre tôda a "renda" estadual. O Estado da Paraíba usa a palavra "receita" e a palavra "renda". Não sei como os estados que adotaram a "renda" ou "receita" como base de incidência das quotas estão calculando as dotações orçamentárias para os serviços afetados por êsse regime. Qualquer que seja a distinção feita entre os conceitos de renda e receita, ela deve estar criando dificuldades de interpretação. Uma quota de 20% sôbre tôda a receita deve ser calculada sôbre o total da renda bruta do Estado, incluídas as rendas patrimoniais, industriais e extraordinárias embora as rendas dos serviços industriais devam ser compensadas pelas despesas dêsses serviços. Si o estado ou município criar novo serviço industrial, a quota se elevará em números absolutos. Nos municípios que administram diretamente grande volume de serviços de utilidade pública, a quota em números absolutos será indevidamente elevada. Parece claro que a intenção dos legisladores foi fazer as quotas incidirem sôbre as receitas tributárias ou, no máximo, sôbre essas receitas mais as patrimoniais e o resultado líquido (lucro) das emprêsas industriais.

Entre as notas que tomei só encontro um caso em que a quota realmente deve incidir sôbre o total, aliás da despesa. E' o dos fundos de suplementação criados para a abertura de créditos adicionais durante o exercício (na Bahia 3%, em Pernambuco 2% etc.). As duas cartas acima referidas, ao instituirem os fundos que chamei de su-

Dotações Constitucionais por Quotas

ESTADO DE MATO GROSSO

(Tabela IV)

QUOTAS	APLICAÇÃO	PRAZO	DISP. CONST.
20% dos impostos estaduais arrecadados na área municipal, se esta quota for superior às mencionadas nos artigos 20 e 21 da Constituição Federal	Entrega ao município respectivo, metade para melhoramentos na sede, metade para "construção e conservação de caminhos vicinais", na zona rural	Ind.	Art. 93, § 1.º, letra "C" e § 4.º
5% pelo menos, da quota de 20% dos impostos, estabelecida no art. 169 da Constituição Federal	Bôlsa de estudos aos estudantes pobres "que obtiverem classificação distinta" (Estados e Municípios)	Ind.	§ único do art. 126
	ESTADO DE MINAS		
20% no mínimo dos impostos	Manutenção e desenvolvimento do ensino (Municípios)	Ind.	Art. 98
2% no mínimo das "Rendas do Estado"	Assistência à maternidade, à infância e à adolescência	Ind.	Art. 123
20% no mínimo dos impostos	Manutenção e desenvolvimento do ensino	Ind.	Art. 130
30% no máximo de renda estadual	"Funcionalismo"	Ind.	Art. 159
3% no mínimo da renda tributária	Fundo de Eletrificação	15 anos	Art. 14, § 3.º das Dis. Trans.

plementação, não dizem que tais fundos se destinam aos créditos adicionais. A interpretação que arrisco de se destinarem a essa finalidade vai baseada em que novas despesas extra-orçamentárias só podem ser autorizadas por créditos adicionais. Si êsse é o objetivo, as quotas evidentemente são irrisórias porque ninguém acreditaria que os créditos abertos durante o exercício representassem apenas 2% e 3% da despesa geral. Tratando-se, porém, de quotas mínimas e levando em conta que tal matéria nos afastaria do assunto central dêste comentário, resta-nos salientar que a idéia da reserva de recursos para os créditos adicionais é das melhores e vem sendo considerada por muitos especialistas. A propósito da quota máxima para as despesas de pessoal é que voltamos ao nosso assunto.

III — EM DEFESA DO PESSOAL

Na carta de Pernambuco a quota para "pessoal" é de 40% (pessoal permanente); na de Minas é de 30% para o "funcionalismo"; o Estado da Paraíba prescreve 60% para o pessoal civil e militar etc. A limitação à verba "pessoal" foi muito debatida no Songresso Federal quando da votação do orçamento do exercício de 1947. Achando o pessoal da União excessivo para os serviços, vários deputados procuraram salientar a relação, a seu ver exagerada, das despesas de pessoal com o total do orçamento. Em defesa da verdade e dos funcionários pode-se dizer que êsses deputados cometeram um êrro fundamental no modo de apreciar a questão. Primeiro porque o pessoal não é excessivo e sim deficiente; a aparência de excesso está na falta de organização que caracteriza o serviço público federal, falta de que os funcionários não são os culpados. Em segundo lugar porque, em sã consciência, ninguém pode fixar a relação entre o total das despesas e a despesa de pessoal num grupo de serviços heterogênios e altamente complexos como os da União. A relação entre as despesas de mão de obra e a despesa total é largamente estudada pelos economistas, inclusive através o cálculo da despesa média de cada atividade econômica. Na indústria as médias variam de ramo para ramo, segundo o grau de mecanização, o valor dos investimentos, o preço das matérias primas etc. No comércio o fenômeno é semelhante. Casas retalhistas têm fôlhas de pagamento mais altas que as grossistas, variando a média nos grossistas e nos retalhistas, de ramo para ramo de comércio. Nas atividades rurais tornou-se lugar comum a afirmação de que a lavoura povoa e a pecuária despovoa. Todavia apesar dessas variações clássicas, alguns deputados entenderam que só nos serviços públicos elas não devem ser observadas. O serviço público exige escritórios, como em tôdas as emprêsas; exige balcão para os serviços de expediente aberto, como nas casas comerciais; possui indústrias como Volta Redonda e transportes nas várias emprêsas federais respectivas; é exercido por trabalhadores manuais, espe-

Dotações Constitucionais por Quotas

ESTADO DA PARAÍBA

(Tabela V)

QUOTAS	APLICAÇÃO	PRAZO	DISP. CONST.
3% (pelo menos) da "receita"	Construção de pequena açudagem pelo regime de cooperação e outros serviços de assistência permanente contra os efeitos das sêcas	Ind.	Art. 43, 1.º
20% (pelo menos) da "receita"	Manutenção e desenvolvimento do ensino	Ind.	Art. 43, 2.º
60% (no máximo) das "rendas"	Funcionalismo público, inclusive militar (Estado e Municípios)	Ind.	Art. 44

ESTADO DE ALAGOAS

3% no mínimo, da receita tributária do Estado na zona sertaneja	Construção de açudes pelo regime de cooperação e noutros serviços necessários às populações	Ind.	Art. 49, 1.º
20% pelo menos, da renda de impostos	Manutenção e desenvolvimento do ensino	Ind.	Art. 49, 2.º
20% no mínimo, da renda dos impostos .	Manutenção e desenvolvimento do ensino. (Municìpios)	Ind.	Art. 91, 1.º
20% idem, idem.	Construção e conservação de rodovias (Municípios)	Ind.	Art. 91, 2.º
5% idem, idem.	Serviços de saúde e Assistência. (Municípios)	Ind.	Art. 91, 3.º
30% no mínimo, da receita tributária arrecadada em cada distrito	No distrito correspondente. (Municípios)	Ind.	Art. 91, § 2.º

cializados e intelectuais, como nas atividades econômicas particulares e por dezenas de milhares de diaristas e mensalistas. Dêsse modo, em matéria de pessoal, ou de mão de obra, o serviço público é o mais complexo e poderia ser definido como uma gigantesca emprêsa vertical, integrada por inúmeras emprêsas satélites. Cada uma das emprêsas satélites integrantes do "combinado" poderia calcular a relação média entre suas despesas de mãos de obra e o total de suas despesas, mas essa relação entre a parcela e o todo — entre a verba pessoal e o orçamento — sempre variaria de repartição para repartição e de autarquia para autarquia, deixando pràticamente imprevisível a variação geral da verba "pessoal" para prazos longos.

Embora sabedores dessas verdades velhas, os constituintes estaduais quiseram fixar um máximo para a verba "pessoal". Como nas demais quotas, de ensino, estradas de rodagem, etc., os legisladores estaduais pretendiam quebrar abusos históricos, de nomeações eleitorais e outros. Mas foram injustos com os funcionários, atribuindo-lhes certos males do serviço público; não levaram em conta a variação ocorrente de ano para ano no volume de pessoal exigido pelas várias dependências do serviço público. Repetindo o inconveniente das demais quotas altas, criaram, pela limitação dessa verba, dificuldades futuras para a administração. Bastará que um Estado encampe uma ferrovia ou cria um serviço novo em que a despesa de pessoal seja superior à quota geral para esta quota geral ser superada. Um aumento de vencimento, como os que a desvalorização da moeda determina, terá o mesmo efeito. Quando a despesa de pessoal estiver aproximada da quota, uma medida, simples e rotineira, como a das promoções anuais, também bastará para levar por terra o preceito constitucional.

Transportando-se essas considerações para o campo do planejamento a prazo longo, que algumas constituições estaduais prescrevem, o inconveniente da quota máxima para a verba "pessoal" aparece mais flagrante. Dizer à equipe elaboradora de um plano quinquenal que mantenha durante o quinquênio uma percentual — limite nas despesas de mão de obra, corresponde a encomendar, em vez de um plano, uma colcha de retalhos, com retalhos de diferente consistência, sabendo desde logo que a colcha não atingirá o segundo inverno. Logo nos trabalhos iniciais do plano, quando não se fazem investimentos e se dispensam grandes instalações, a verba de pessoal seria a dominante, própria para a remuneração dos realizadores de inquéritos sociais, para o pagamento de salários altos a engenheiros, economistas, estatísticos e a um numeroso pessoal coletor de elementos informativos primários. Na primeira etapa da execução do plano, a quota máxima de pessoal continuaria a funcionar como impedimento. Eis um exemplo no setor da quota para ensino: na primeira fase de construção de escolas a verba pessoal seria quase nula se a construção fôsse realizada por emprêsas particulares; se as escolas forem construídas pelo próprio Estado, a despesa do pessoal de obras quebrará a quota máxima. Na segunda fase, com as escolas em atividade, construídas e equipadas, já não haverá despesas de investimentos mas apenas

COMPANHIA AUXILIAR DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO

DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM

Uma nova arte que a técnica moderna pôs a serviço da segurança do patrimônio cultural da humanidade;

Um novo método de arquivamento de documentos, com economia de tempo, espaço e dinheiro;

Um novo processo de cópia fidelíssima de quaisquer documentos, páginas de livros; jornais e revistas, fotografias. etc.

Avenida Almirante Barroso, 91 - 4.º andar - Telefone, 42-9777

de custeio, com a predominância das de pessoal. Durante tôda a execução do plano, em dois, três ou cinco exercícios, teríamos êsse exemplo se repetindo em todos os setores: na construção de bibliotecas, de hospitais, de oficinas, de rodovias, etc.

Alguns estados, como o do Rio de Janeiro, conseguiram evitar novos meandros no labirinto do planejamento econômico, estabelecendo fundos com aplicação especial em vez de quotas para aplicação durante o exercício. Lê-se no artigo 30 da constituição fluminense a criação de um "Fundo de Equipamentos e Obras Novas", por meio de uma quota de 15% da renda dos impostos. Tratando-se de fundos ou depósitos de caráter cumulativo, à maneira de créditos especiais com vigência plurienal, os inconvenientes ficam atenuados. O fundo de pesquisas científicas, embora pequeno (0,5% de adicional aos impostos) está no mesmo caso. Encontro caso semelhante no Fundo de Eletrificação do Estado de Minas (3% da renda tributária em 15 anos). Em Pernambuco foram criados o "Fundo de Energia Elétrica" (5% de alguns impostos municipais) e o de "Saneamento do Interior", com 10% dos impostos predial, de licença e de indústrias e profissões.

Se os erros da carta federal desculpassem os das estaduais, diríamos que o regime de fundos não predominou nos estados porque êstes foram inspirados pelos artigos 198 e 199 da Constituição Federal. No artigo 198, ao instituir a quota de 3% para as obras contra as sêcas do Nordeste, a União diz que "despenderá anualmente" nunca menos dos três por cento com essas obras, enquanto no artigo 199, que instituiu o plano da Amazônia, a expressão adotada foi aplicada durante pelo menos vinte anos consecutivos etc.". Na quota para as Sêcas a expressão "despenderá anualmente" dificulta a criação do fundo cumulativo, enquanto no dispositivo sôbre o plano da Amazônia a aplicação da quota durante o exercício não é tão expressa.

Só êsses dois erros da carta nacional bastam para justificar o início de uma reforma ou a introdução de algumas emendas. Se os juristas que, além do corpo, conhecem o "espírito" das leis, não conseguirem uma interpretação ponha a Constituição Federal dentro das regras universitárias do planejamento, o jeito é emendá-la. A Amazônia já perdeu nos dois últimos anos algumas centenas de milhões de cruzeiros de sua dotação constitucional. E' evidente que tal perda não decorre, de modo essencial, da distinção, meramente contábil, entre quota para aplicação no exercício e quota para livre aplicação. Mas no serviço público brasileiro as sutilezas contábeis ainda valem muito.

VOLTA À SUA MISSÃO DE PAZ...

Estão definitivamente restabelecidas as viagens da "Frota da Boa Vizinhança"... que tão importante papel desempenhou no curso da última guerra, e agora volta, em melhores condições do que nunca, a prestar seus serviços no incremento das relações entre os povos das Américas!

Inteiramente reconstruídos, modernizados e dotados de luxuosíssimas cabinas os imponentes barcos — "Brazil", "Argentina" e "Uruguay" porporcionarão a seus passageiros viagens magníficas, em ambiente de confôrto e bem-estar!

MOORE-McCORMACK Lines

BELÉM • BAHIA • SÃO PAULO • SANTOS • RECIFE • S. LUIZ — RIO: PRAÇA MAUÁ, 7-7.º — TEL.: 43-0810

IMIGRAÇÃO

Não é Despesa, é Capital

SEM que prestemos muita atenção, ou mesmo sem que curemos disto, a verdade é que todos nós, homens e mulheres, em qualquer idade, exercemos uma espécie curiosa de comércio: vendemos e compramos fatos. Não faltam, a êste intercâmbio, sequer, os caixeiros viajantes, que negociam a produção própria ou alheia. Ainda um dêstes dias recebi a visita de um dêstes curiosos *cometas,* que tem sua tenda instalada em Piracicaba, São Paulo, e o que apresentou de sua mercadoria, num primeiro contato, era de tamanha importância, que resolvi chamar algumas testemunhas. No dia seguinte estávamos reunidos para o almôço o "cometa" e quatro companheiros nossos de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, E', além de agricutlor, médico de profissão, o vendedor, rico de observação. Tudo quanto dêle ouvimos ficou gravado pelo seu impressionismo: homem de expressão verdadeiramente caleidoscópica, no curto espaço de uma hora desfiou tamanha série de aspectos que, não obstante sua multiplicidade, podemos dar-lhe um encadeiamento único, resumindo tudo neste mesmo substantivo que a Câmara de Incentivo e Cooperação me ofereceu, à guisa de sugestão ao me convidar para uma conferência: IMIGRAÇÃO.

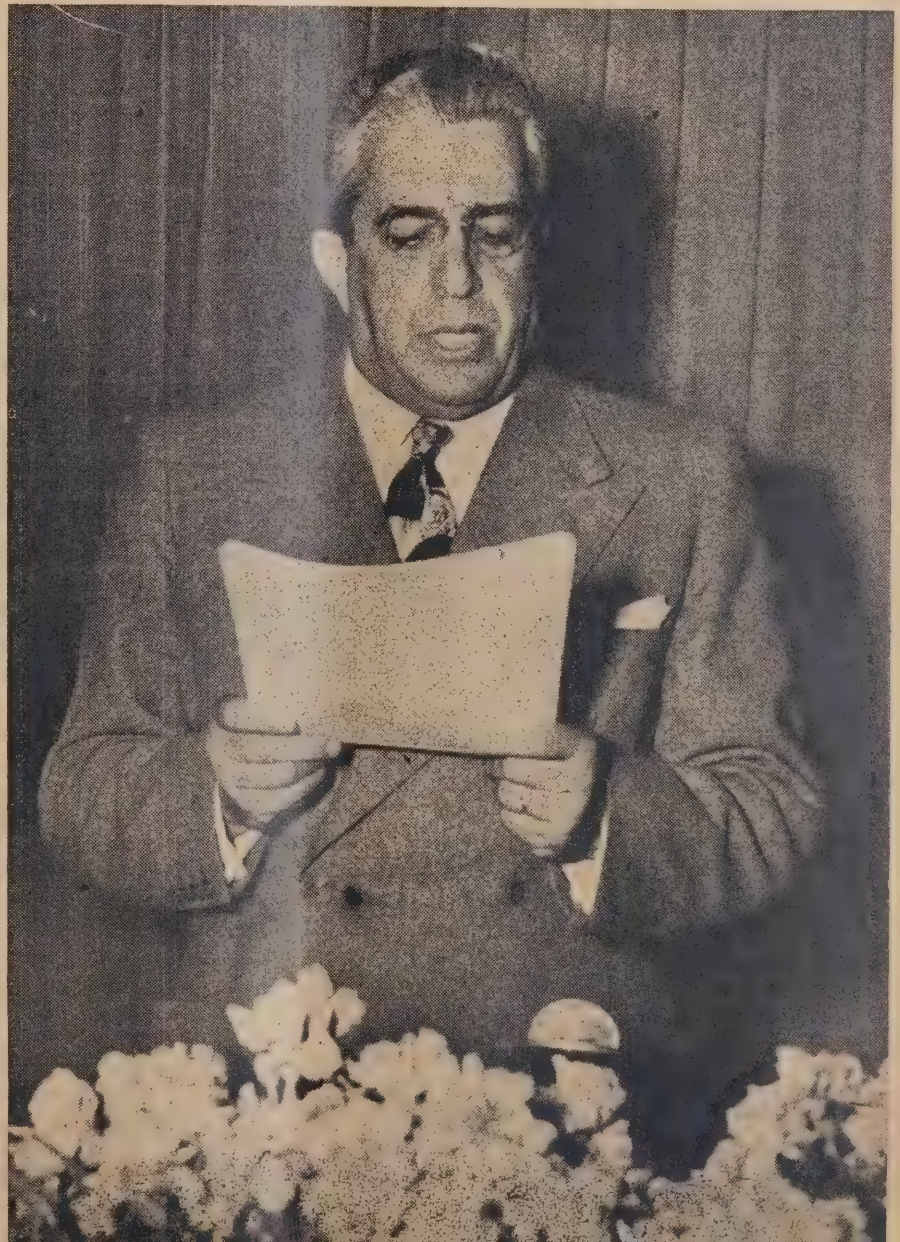
"Conferência", porém, é um ato que, pela frequência do seu uso, importa hoje em dia quase que no tratamento formal dos assuntos propostos. Por isto, desejando ser mais objetivo e falar com menos circunlóquios, prefiro, à conferência uma palestra. Uma conversa, mesmo. Fiquemos todos à vontade e, num tom de "charla", vamos ver o que disponho, no meu armazém, de lavra própria ou de importação, para vender aos "juniors".

Pondo de parte a ordem cronológica prefiro começar pelo que poderia ser o fim.

CARTA AO PRESIDENTE

Habituei-me a seguir de perto as coisas de interêsse público e, muito especialmente, as que dizem respeito ao Brasil. Êste hábito às vêzes gera incompreensões, às vêzes dá margem a que as pedras corram atrás de mim. Sou, porém, muito fiel aos meus hábitos e estimo, acima de tudo, estar bem comigo mesmo como sendo o me-

O Sr. Valentim Bouças quando pronunciava sua conferência.



Constituiu um acontecimento de vulto excepcional a conferência pronunciada nos primeiros dias do mês, na Câmara Júnior de Comércio e perante grande assistência, pelo Sr. Valentim Bouças.

Versando o assunto, de tanta relevância para o Brasil, com firmeza e determinação, características de seu feitio sempre pôsto ao serviço do país, o Sr. Valentim Bouças viu suas palavras alcançarem a maior repercussão na imprensa, entre as autoridades e nos círculos responsáveis, o que demonstra claramente o valor das mesmas. Atendendo a esta circunstância, e no intuito de dar a mais ampla divulgação a tão valiosos conceitos, O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO publica, em seguida, a conferência do renomado economista.

Antes de pronunciar sua conferência, o Sr. Valentim Bouças disse as seguintes palavras:

Brasileiros e estrangeiros amigos do Brasil:

Quando recebi o honroso convite para iniciar o vosso atual programa de palestras, a fim de falar sôbre a Imigração, não tive dúvida, um só instante, em aceitá-lo. Não porque me considerasse com capacidade bastante para abordar tão momentoso assunto, mas porque vi a oportunidade de render o meu grande tributo de gratidão à memória de meu velho pai.

Don Francisco Bouças, oriundo de modestíssima família de Pontevedra, capital da velha província galega, foi um dêsses imigrantes anônimos que aqui aportaram pelo ano de 1889.

Casado com Maria José Fernandes, de origem portuguêsa, aqui concentrou suas atividades e viu seus filhos nascerem e desenvolverem-se como bons brasileiros:

Aí estão êles, uns trabalhando no comércio e indústria, outro oficial superior do Exército, atualmente terminando o curso do Estado Maior e finalmente êste que vos dirige a palavra.

Seus filhos, brasileiros, já lhe deram muitos netos e muitos bisnetos, cada vez mais brasileiros!

Foi o amor e a grande estima que o meu velho Don Francisco tinha pelo Brasil que me incentivou a realizar esta palestra:

Nos últimos dias de 1937, quando voltava de sua ansiosa e última visita à velha Espanha, ao tocar novamente a terra brasileira, em Pernambuco, dali passou-me o seguinte telegrama:

"GRAÇAS A DEUS, NOVAMENTE EM CASA. VIVA O BRASIL!"

Permitam, pois, que vos dirija a palavra um brasileiro, filho de imigrante espanhol, pai e avô de muitos brasileiros.

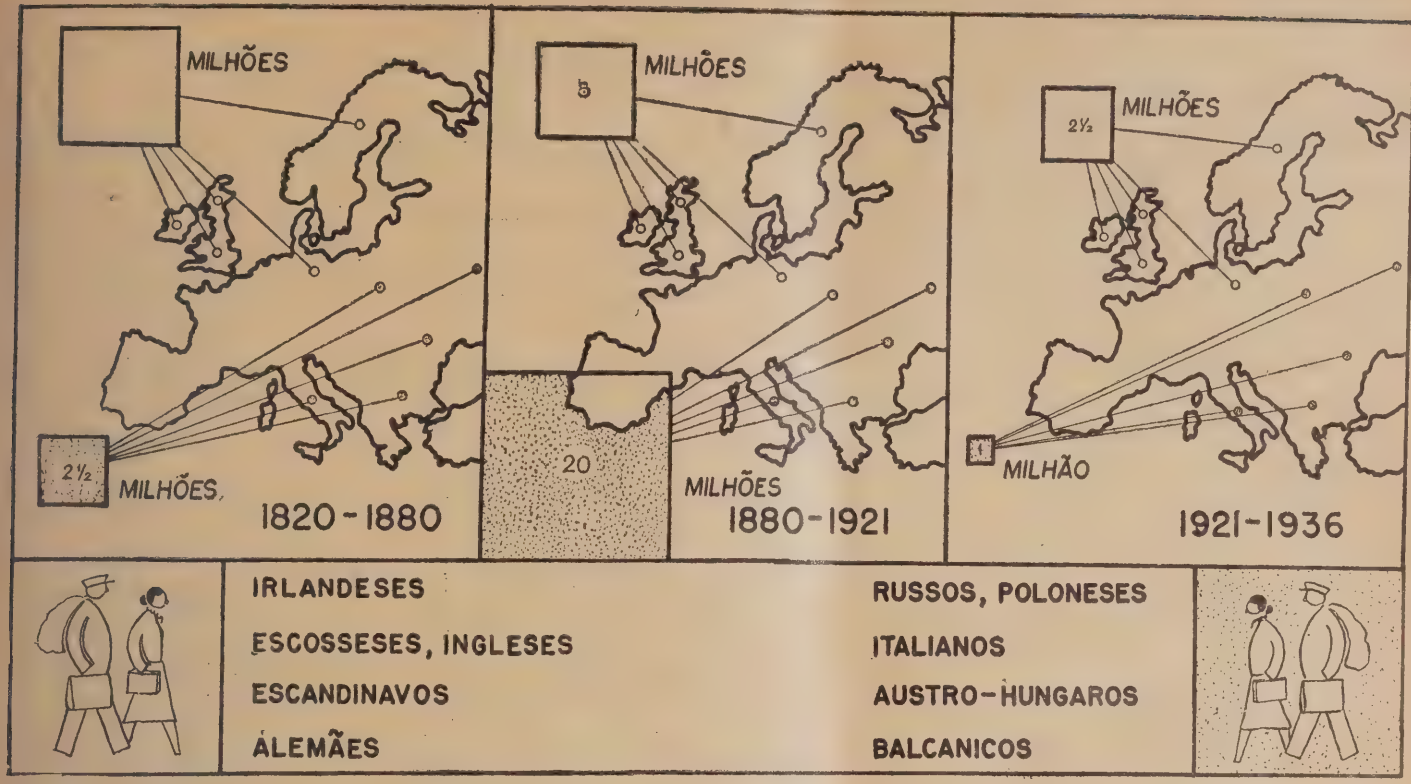
lhor caminho para estar bem com o Brasil.

Estava em Nova York, em abril do ano corrente, e de lá tive oportunidade de escrever ao Exmo. Senhor Presidente da República; cumprimentava-o de início pela ação calma, porém enérgica, que estava levando avante, no sentido de proteger nosso país contra a invasão comunista e adiantava o grande respeito e a profunda consideração com que os nossos amigos do Norte acompanhavam o Govêrno Brasileiro, para depois assinalar a grande ansiedade que notava, de parte dos homens de govêrno e de negócios dos Estados Unidos, de encorajar o nosso desenvolvimento econômico. E, a seguir, advertia o nosso Presidente de um grande impasse: os Estados Unidos se fizeram com a aceitação, em grande escala, de imigração européia, e com o acolhimento do capital estrangeiro.

"A proteção que aqui foi dada a êsses dois grandes elementos — escrevia eu a 25 de abril próximo passado — tornou possível o emigrante querer mais aos Estados Unidos do que ao seu próprio país de origem, fazendo com que se tornasse cidadão americano. O mesmo aconteceu, com o capital que encontrando aqui (nos Estados Unidos) uma grande proteção, preferiu aqui ficar do que voltar ao país de origem.

O auditório da Câmara de Incentivo foi totalmente ocupado por uma assistência realmente interessada no debate do importante tema: Imigração não é despesa: é capital.

IMIGRAÇÃO PARA OS ESTADOS UNIDOS



Enquanto os Estados Unidos receberam 35 milhões de imigrantes, o Brasil, no mesmo período, contentou-se com modestos 8 milhões. Êles, não obstante serem hoje a maior potência econômica e mili[illegible] não desdenham o concurso dos estrangeiros; nós, porém, trancamos as portas.

"Nós, entretanto, no Brasil, desde muitos anos, — continuava — delineamos uma política contra a imigração, tornando impossível a renovação de nossa raça, ao mesmo tempo que praticamos a lei de desconfiança ao capital estrangeiro. Êsses dois fatôres básicos para a expansão de nossa riqueza econômica, sendo tratados por nós em oposição à política seguida pelos Estados Unidos que tornou possível êsse notável poder político-militar, geram aqui uma atmosfera de profunda dúvida sôbre nossa capacidade de compreender a realidade da vida.

CAMPANHA CONTRA O CAPITAL ESTRANGEIRO

"Neste momento, por exemplo, a campanha desenvolvida contra o capital estrangeiro, tal qual já se fêz no passado, contra a exportação do minério de ferro e o estabelecimento da grande indústria do ferro e aço, torna algo desalentadoras as esperanças sôbre a cooperação do capital estrangeiro.

.....

"Aquela campanha antes da primeira grande guerra, atrasou o Brasil em mais de 50 anos. Nós que poderíamos ter tido desde longa data uma real e grande indústria de ferro e aço à base do carvão metalúrgico, que poderíamos ter recebido uma importante imigração européia, quase nada consegu mos. E o resultado foi, nesta segunda guerra, não têrmos meios de fabricar muitos utensílios, nem grande parte de nosso importante material bélico. Por falta de caldeação da raça, através de uma boa imigração, tivemos de ver como eram rejeitados muitos moços patrícios, porque suas condições físicas não lhes permitiam o ingresso nas fileiras do nosso exército.

"Por outro lado, continuamos, nestes últimos 40 anos, a proteger a indústria de ferro à base do carvão de lenha que se infiltrou entre nós, como se fôsse o bacilo de KOCK, contaminando os pulmões de nossa expansão econômica. Para sustentar a indústria à base do carvão de lenha, tornamos inexistentes grande número de nossas florestas, concorrendo, assim para a destruição de nosso solo, através da erosão. Fizemos diminuir a capacidade de navegação dos nossos rios, pois a falta da distribuição das águas das chuvas, que se fazia através das árvores, tornou possível o problema da sêca e, por outro lado aumentou a possibilidade das inundações. E hoje é possível ainda ver-se, em Minas, fazendas que são liquidadas porque é mais proveitoso vender a lenha para fazer carvão do que criar gado e vender o leite. E assim tudo vai ficando mais caro, porque desaparece o estímulo à produção daquilo que o homem precisa para sua alimentação.

A transcrição de longos trechos desta missiva vem à guisa de "mise-au-point" do tema.

AS MATRIZES CANSAM

As matrizes de um grupo étnico também cansam, como o solo, ou como as peças de uma máquina. Quando nos reportamos a êste fundamental problema da imigração, passamos, instintivamente, uma série de outras coisas pelo cadinho, inclusive aquela expressão do poeta, de que somos a flor de três raças tristes. O índio nativo — o branco e o prêto — alienígenas, foram os primeiros e fundamentais plasmadores da Nação. O primeiro foi quase eliminado e é tarefa ingente, hoje, a de um pugilo de patrícios nossos, no sentido de preservar alguns núcleos de longa resistência étnica; tão limitados são êles, porém, que não nos é dado esperar qualquer contribuição maior de sua parte. Demais, seremos nós, os civilizados, que

teremos de absorver o íncola, pois não devemos esquecer que foi a emigração a civilizadora do mundo, transplantando o progresso de umas para outras divisões do globo.

O prêto chegou até nós sob o jugo servil; se os contingentes de algumas procedências indiciavam um certo grau de conhecimentos pouco acima do dos nossos indígenas outros estavam na mesma situação dos habitantes que Pedro Álvares Cabral encontrava na terra: em plena idade da pedra lascada e das armas de arremêsso. Devemos, nestas circunstâncias, a nossa civilização, ao branco, ao europeu, sobretudo ao português descobridor, ao holandês e francês que aqui estiveram de sortidas e guerrilhas no período colonial.

Éramos uma terra jovem, cheia de promessas, e não tardou que começassem a aparecer, nutrindo intuitos de aqui se fixar por livre e espontânea vontade, sem luta, gente de tôda gama e de tôdas as confissões.

Assim veio, a comêço, de maneira um tanto tímida, uma imigração mais citadina, formada de especuladores do comércio, de artezãos que lançaram as primeiras raízes do nosso industrialismo sábios e doutôres.

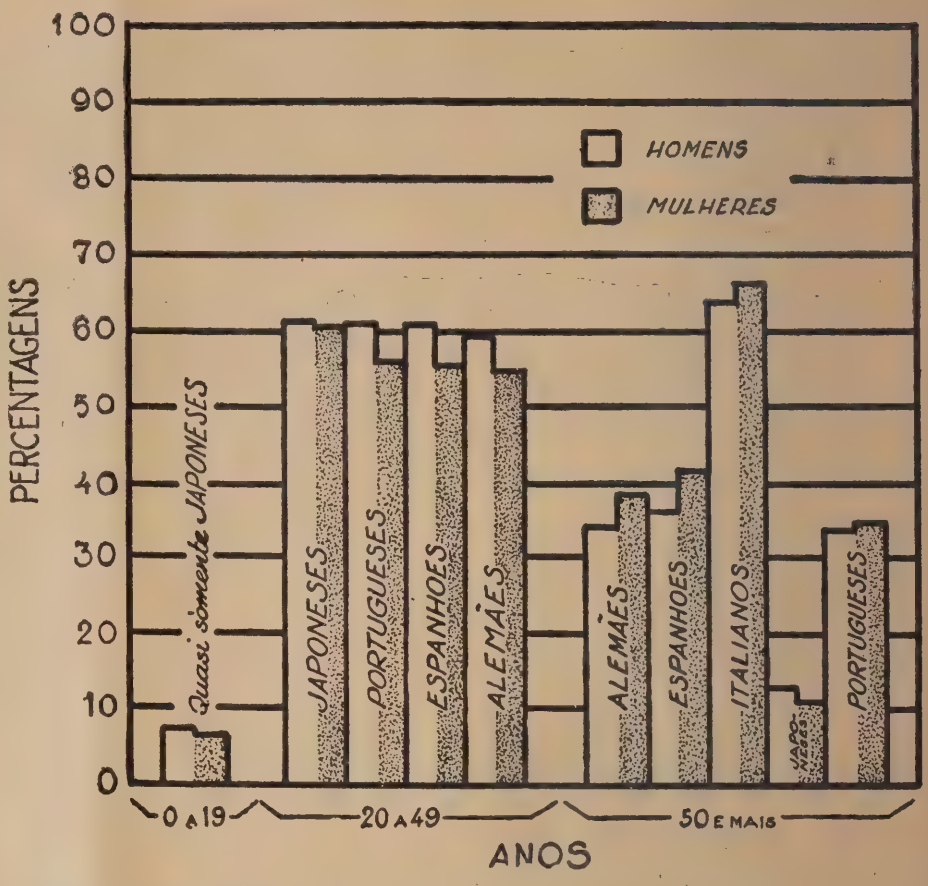
IMIGRAÇÃO ORGANIZADA

Imigração organizada, tendo em vista um fim pre-determinado, começamos a promover em 1820, quando 1.682 suíços, os pioneiros, foram instalados na colônia de Nova Friburgo, no Estado do Rio. Partindo dos trabalhos rurais e seguindo a evolução natural das comunidades humanas, fundaram uma c dade, da mesma forma que mais tarde veríamos surgir Blumenau, e Joinville em Santa Catarina e tantas outras mais no Rio Grande do Sul e, ainda recentemente, fruto do nosso século, Marília, em São Paulo.

No curso de um século, a contar de então até 1920, deram entrada no Brasil 3.648.382 imigrantes, sendo que 1.036.482 dêstes aqui chegaram entre 1908 e 1920. No total computado para o período de 1820-920, estavam em primeiro lugar os italianos, com 1.388.881, vindo a seguir os portuguêses com 1.055.154 e depois os espanhóis com 510.514 almas. De 1921

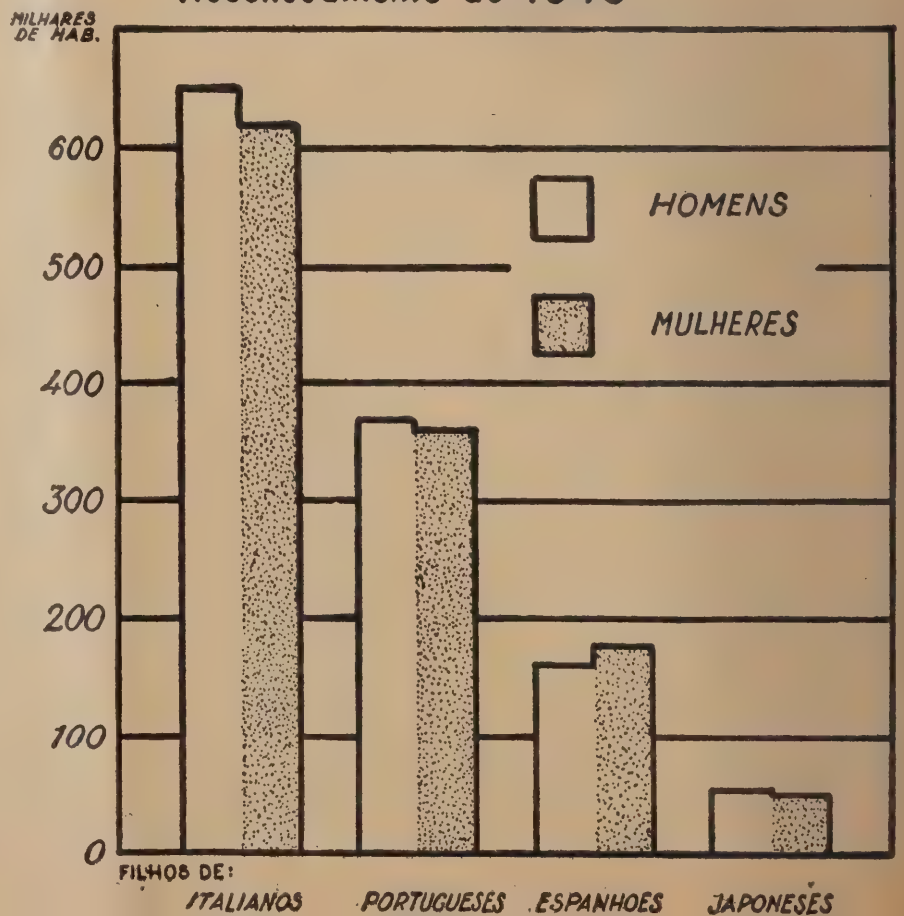
O imigrante radicado no Brasil envelheceu. O número de crianças — e diz-se que a é o melhor imigrante — é reduzido e composto quase que só de japonêses. No gráfico de baixo, uma mostra da descendência, onde os italianos aparecem como os mais prolíficos.

ESTRANGEIROS POR IDADE



DECENDÊNCIA ESTRANGEIRA

Recenseamento de 1940



Distribuição, por zona geo-econômica, da população estrangeira no Brasil.

a 1937 entraram mais 1.306.825 alienígenas com o propósito de aqui se fixarem de forma decisiva para o engrandecimento do Brasil. Enquanto, de 1820 a 1936, recebemos um total de 5.000.000 de imigrantes, os Estados Unidos receberam 38.500.000!

DESPESAS

Compulsando a "História da Colonização do Brasil" de Joaquim da Rocha, observamos até 1909, as despesas que o Govêrno Federal efetuava com a imigração, havendo anos, inclusive, em que elas ultrapassavam a casa de 20 mil contos de réis (1891), não sendo raros aquêles em que semelhantes gastos iam acima dos 10 mil contos O Estado de São Paulo, que graças a vistas mais largas cuidou de substituir o braço servil pelo braço livre antes de 1888, também aplicava recursos na canalização de estrangeiros, em proporção às vêzes maiores que o próprio Govêrno Federal e, por isto, sempre usufruiu as vantagens de receber uma maior parcela dos que vinham realizar uma outra vida no Novo Mundo, em terras do Brasil. Graças a isto pôde a terra bandeirante oferecer à economia brasileira o primeiro surto de produção organizada em bases realmente econômicas. O suor do europeu como que avivara as qualidades nobres da terra roxa paulista. Daquela gente que ali chegou humilde, nasceria uma nova cêpa, cuja ramagem vistosa descortinamos hoje nos sobrenomes escritos em tantas línguas estranhas, que o nosso linguajar absorve e dá a sonoridade que melhor agrada aos nossos ouvidos.

RELAÇÃO COM O PROGRESSO

Se bem atentarmos às estatísticas, e confrontarmos os números que delas recolhermos, com os fenômenos dos períodos respectivos, verificaremos como sempre a um crescente surto da imigração, correspondeu uma fase de progresso. Depois de um longo período de oscilações, foi a partir de 1882 que vimos os números de entrada em ascensão, para culminarem em 1888 com um total de 133.253 imigrantes; como que o compasso da campanha abolicionista era coberto pela chegada de homens livres. Daí até 1897 os números cresceram; em 1891, mesmo, entraram 216.760 e daí até aquêle ano mantivemo-nos bem dentro da casa dos cem mil. Depois descemos somente a partir de 1907 voltamos a vê-los subir, partindo de 58.552, então, para, em 1913, chegarmos aos 102.683 imigrantes. Veio a primeira grande guerra e, ao chegarmos ao seu têrmo, em 1918, constatamos para êste ano 20.501, para daí voltarmos a subir até 1927, com 191.568. Em 1929 ainda chegaram ao Brasil 100.424 imigrantes. A partir de 1930 assistimos à descida dos números.

E' que chegara para nós um instante em que acreditamos nas colunas de Hércules como barreira suficiente contra aquêle fator de progresso dos povos e, por isto, transplantamo-la das regiões ocidentais da Europa para o Atlântico Sul. Repudiávamos assim a história, que demonstrara a incapacidade das colunas. Julgávamo-nos talvez uma raça de intocáveis, fortes para sempre. Não queríamos o capital estrangeiro, nem queríamos o homem.

A partir de então assistimos à lenta extinção das correntes imigratórias. O govêrno, que procurava intervir em tanta coisa na economia, deixava de intervir de forma atuante como sempre fizera de modo a estimular a vinda para o país de homens de outras nacionalidades, homens que traziam família, tradição, técnica, características étnicas. Retrogradamos, praticamente ao período colonial e passamos a considerar os que aqui chegavam como verdadeiros degredados aos quais não desejávamos reabilitar nem recuperar para a sociedade, ao passo que outras nações, mais atiladas que a nossa, cuidavam de aproveitar aquilo que perdíamos, oferecendo aos que nelas desejassem se fixar, condições excepcionais, no propósito mesmo de elevar os seus filhos pela emulação dos métodos de vida e educação, quando aqui o que realmente nos empenhávamos e nos empenhamos ainda, é em fazer com que os advenas sejam nivelados pelas camadas mais inferiores.

ULTRANACIONALISMO MALÉFICO

Com o advento do ultranacionalismo, filho da mesma era que o nazismo, empurraram-nos o veneno que nos levou a fechar as portas à entrada de homens e capitais estrangeiros. Em virtude disto, baixaram os números de imigrantes entrados e a ação do capital alienígena, que outrora fôra tão

benéfica ao nosso desenvolvimento assumiu as características de uma legítima aventura.

Agora, com o advento da moda que nos traz o figurino comunista, é a mesma receita que insidiosamente se procura instilar, e o nosso povo, na sua boa fé, vai digerindo essa receita como se ela encerrasse a maravilha curativa da felicidade.

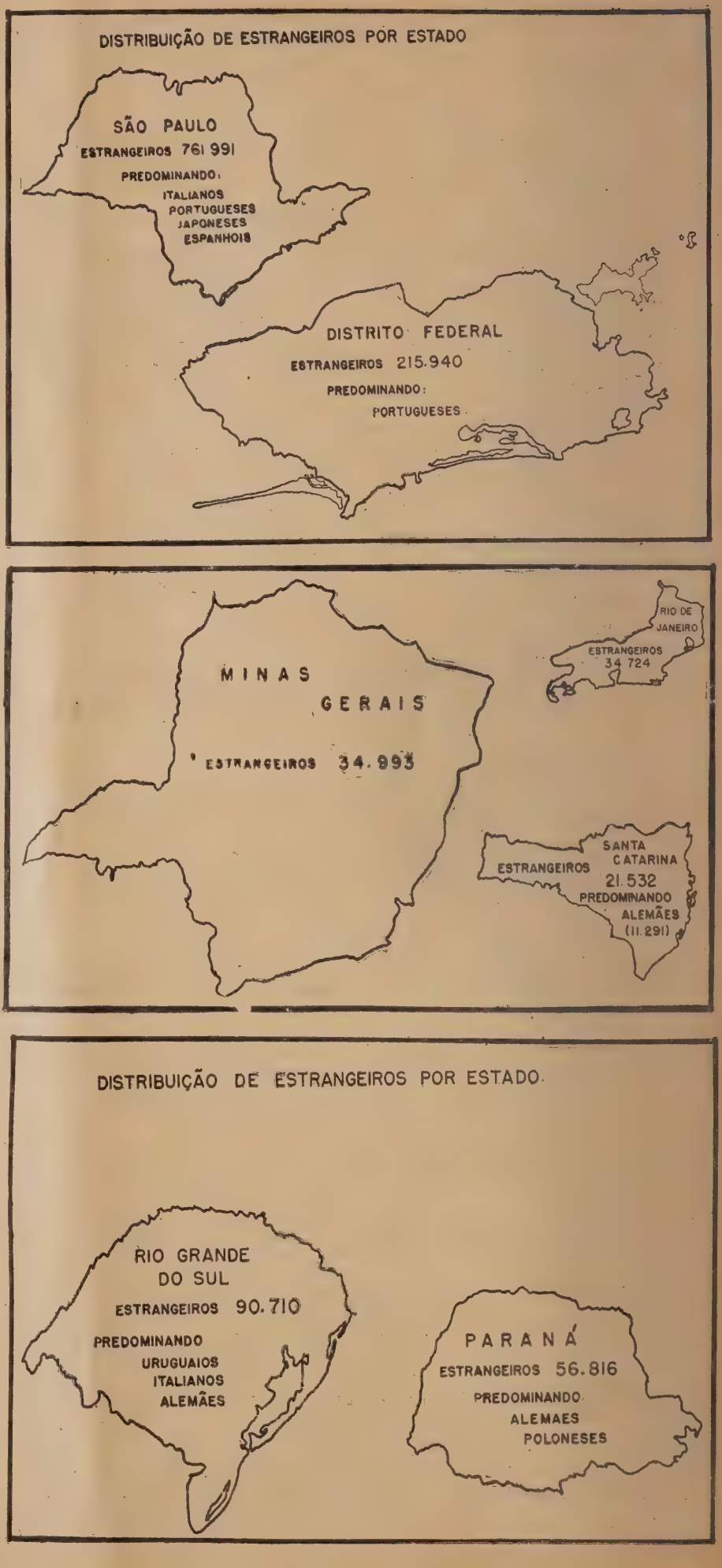
Na primeira fase, eram os nazistas que, almejando o domínio do mundo, aconselhavam-nos que ficássemos onde estávamos; pouco habitados e sem capital. Na segunda fase são os soviéticos que repetindo a doutrina de Pedro o Grande querem dominar o mundo lançando o "slogan" do "petróleo é nosso" recurso ultranacional sta com que nos induzem a fecharmos as portas ao imigrante e ao capital estrangeiro.

Em ambos os casos, qual o verdadeiro fim? Desejavam uns ou desejam os outros o nosso engrandecimento? Nunca! O que ontem nos recomendavam os nazistas e o que nos recomendam hoje os imperialistas soviéticos, indiretamente, é que permaneçamos incultos, com uma terra grande e rica mas por desenvolver, magnífica prêsa para seus futuros planos de conquista.

O HOMEM BRASILEIRO

As guerras agem na vida dos povos como poderosos fenômenos reveladores. A situação de emergência exige a mobilização de fôrças em todos os sentidos e acepções. E' no conjunto que observamos as "trincas" nas paredes do edifício. Por ocasião do último conflito mundial, de que participamos ativamente, tendo que recrutar os homens para a gloriosa Fôrça Expedicionária Brasileira, sentimos que a nossa mocidade militar se acha estiolada: os homens responsáveis pela mobilização não ocultaram o seu alarme ante os índices de incapacidade da nossa juventude para o serviço militar. Esta incapacidade, de um modo geral, pode ser considerada extensivamente para as demais atividades. Evoluem os níveis da tuberculose, da mortalidade infantil; se alevantam os índices denunciadores de um povo retardado, onde as lesões se tornam de uma frequência tão grande que já não provocam curiosidade ou comiseração.

E surge a pergunta: será o Brasileiro um fracassado? Não, não é um fracassado, ainda, mas se continuar-



Aqui estão os Estados com maior predominância de população estrangeira; são, como se vê, todos êles do Centro e do Sul.

mos a pensar que por isso não o será amanhã, estamos enganados.

Um homem pode carregar um fardo pesado, até uma certa distância, mas depois terá de parar para descansar ou para transmitir a outro o seguimento de sua missão.

O Brasil, até agora, em face do mundo que até então conhecíamos, podia arranjar-se com o seu caboclo, porém a última guerra, como já afirmamos, demonstrou que a percentagem dos moços vai num crescendo de fraqueza. O homem que até agora não fracassou, poderá fracassar ainda.

CONSEQUÊNCIAS DE UMA RECUSA

Porque recusáramos o capital estrangeiro, não tivemos o aço para forjar grande parte de nossas armas e instrumentos de trabalho; porque recusáramos a imigração, não tivemos também homens hábeis e capazes, física e intelectualmente, para o melhor cumprimento da tarefa que o mundo civilizado esperava do Brasil.

Parece que se opera, em relação aos brasileiros, o mesmo fenômeno que mina o solo. A gente também está sendo erosada, enfraquecida pela carência de sangue novo. Atentemos ao exemplo dos Estados Unidos: o tipo médio ganha em estatura, em vigor. O mundo de raças transplantadas para ali, numa corrente contínua, opera o caldeamento que apura os melhores atributos. O estrangeiro ali sente-se como que nascido outra vez; não há para êles um regime de exceção. Atentemos na paisagem demográfica das regiões brasileiras onde se radicaram mais densas levas de estrangeiros; examinemos o homem de algumas regiões de São Paulo, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul. Vejamos a influência do italiano, polonês ou alemão nestes legítimos capiáus de pele branca e cabelos louros.

Mas se não preservamos as nascentes, o rio seca, a terra se deperece, se erosa. A matriz humana se gasta pelo uso, conquanto seus efeitos aparentes atinjam longes tempos; e disto temos um exemplo nos sertões nordestinos; donde surgiram aquêles vaqueiros, aquêles tropeiros curtidos de sol, de olhos azuis e cabelos louros? Êles nasceram dos holandeses que ocuparam o Nordeste! Mas vão se diluindo na servidão da terra, no contato embrutecedor com o meio ambiente; de muito perderam a noção da própria origem, da qual não lhe resta mais costume ou ciência.

O QUE MOSTRA O CENSO

Ao se processar o censo nacional de setembro de 1940 existiam, no país, 1.283.833 estrangeiros, sendo predominantes os grupos de origem portuguêsa, italiana, espanhola e japonêsa; do total 931.039 estavam na zona Sul; 300.601 na zona Leste; 24.118 na Centro Oeste; 18.289, na Norte, e 9.776 na Nordeste. São Paulo retinha mais de metade do total de estrangeiros radicados no Brasil: ..... 761.991! Predominavam no Estado os italianos, seguidos de perto pelos portuguêses e, mais à distância, japonêses e espanhóis. No Distrito Federal, estavam 215.940, com predominância absoluta de portuguêses. O Rio Grande do Sul é a terceira unidade por ordem de população estrangeira, predominando os uruguaios, italianos e alemães, com um total geral de 90.710. O Paraná está em quarto lugar: 56.816, predominando alemães e poloneses. Minas Gerais e Rio de Janeiro têm igual número, quase: 34.993 e 34.724. Somente depois dêsses dois vamos encontrar Santa Catarina, com 21.532, dos quais 11.291 alemães.

Do exame de várias informações colhidas pelo recenseamento e já devidamente analisadas, vamos encontrar observações que deveriam estar, desde muito, clamando atenção aos homens do govêrno. Mas, infelizmente, parece não ser muito grande a importância que se empresta a êstes problemas. Um dos aspectos para que desejamos chamar a atenção é o da distância a que mantemos o imigrante, induzindo-o a viver como numa sociedade à parte. O fato é que é muito pequeno o índice de imigrantes que procuram adquirir a nacionalidade brasileira. Segundo dados fornecidos pelo I. B. G. E. e devidos às análises do censo feitas pelo Professor Mortara, para u mtotal de 1.283.833 não naturalizados, tínhamos em 1940 apenas 122.735 naturalizados; menos de 10%. Tomando o Estado de maior população estrangeira, São Paulo, verificamos que em 1940, enquanto existiam 762.802 nacionais de países estrangeiros, representando 10,61 por cento da população total, existiam apenas 52.382 brasileiros naturalizados.

PÊSO MORTO

O índice mais grave, porém, flue desta comparação: em 1.º de janeiro de 1920 os nacionais e ex-nacionais de países estrangeiro spresentes no mesmo Estado totalizavam 829.851, 18,07% da população total, contra um total geral de 815.184 em setembro de 1940, o que correspondia a 11,34% da população. O maior índice de naturalização, ainda em São Paulo, cabe aos imigrantes de origem italiana.

Uma outra observação da maior gravidade é a da composição por idade dos diversos grupos nacionais. Pelos quadros de que podemos dispor a fim de preparar esta palestra, chegamos a uma triste conclusão: os estrangeiros radicados no Brasil são, na sua maior parte, velhos. A percentagem de homens entre 0 ano e 19 anos, era em 1940 de 7,76%; a de mulheres, 7,35 por cento; mas esta percentagem era devida, então, quase exclusivamente, aos japonêses, fonte de onde proveio a última corrente imigratória intensiva. Os italianos, porém, contavam com 63,47% dos seus homens e 66,03 por cento das suas mulheres com idade superior aos 50 anos, ao passo que aos nipônicos dispunham de 61,01% de homens e 60,73% de mulheres entre 20 e 49 anos, contra 12,96% de homens e 10,67% de mulheres além dos 50. Os portuguêses tinham 60,83 porcento de homens e 56,21% de mulheres entre 20 e 49 anos e 33,42% de homens e 34,95% de mulheres além do meio século de vida. Os espanhóis 60,80% de homens e 55,49% de mulheres entre 20 e 49 anos e 36,07% de homens e 41,34% de mulheres além dos 50 anos. Os naturais da Alemanha tinham 59,18% de homens e 54,40 por cento de mulheres entre 20 e 49 anos e 34,90% de homens e 38,29 por cento de mulheres além dos 50 anos.

Devemos insistir no que anteriormente dissemos: a matriz envelheceu, está gasta. Ainda tendo em vista os resultados apurados naqueles mesmos quadros, podemos adiantar que a massa dos estrangeiros radicados no Brasil está entre os 30 e os 59 anos, cabendo a maior parcela, desta massa, ao período que vai dos 40 ao 49 anos, que corresponde a um sexto do total recenseado.

Estamos em face de um colossal pêso morto.

Sob o ponto de vista do caldeamento o italiano foi dos melhores imigrantes que o Brasil recebeu. E' ainda os resultados do último censo que recorremos para positivar o raciocínio: no grande inquérito nacional foram verificados 648.374 homens e 612.557 mulheres, nascidos no Brasil, filhos de pai italiano.

Enquanto isto, os portuguêses, que constituem o maior núcleo, haviam dado apenas 368.148 homens e 367.781 mulheres. Os filhos de pais espanhóis, nascidos no Brasil, eram em 1940, na ordem de 169.921 homens e 171.459 mulheres. Enquanto isto, o núcleo de origem japonêsa podia registrar, em 1940, apenas 52.818 homens e 51.537 mulheres. Aliás, se quisermos um outro aspecto negativo do japonês, é no que respeita à língua, que vamos encontrá-lo; são os imigrantes mais fiéis ao idioma pátrio; mais de metade dos nipônicos radicados no Brasil usam, no lar, a língua que aprenderam no país de origem.

Entre os italianos encontramos o processo de fixação mais completo. O homem raramente vem sozinho e, daí, o fato de verificarmos que é na coletividade italiana onde se pode observar maior correlação entre homens e mulheres. Já o português prefere, de um modo geral, vir só, experimentar e, depois mandar buscar a família.

OBSTÁCULOS

O fator do caldeamento é imprescindível a fim de que possamos obter os melhores resultados da imigração; devemos convir, porém, que muito contribuímos para que os membros de uma determinada coletividade se insulem. Temos o preconceito do brasileiro nato e, por isto, fechamos os mais humildes postos da carreira pública, a filho de outro país que haja adotado a cidadania brasileira; fechamos um sem número de atividades econômicas aos que não tenham tido a sorte de nascer no Brasil. Criamos obstáculos insuperáveis, às vêzes, contra o exercício de profissões liberais e até mesmo técnicas. Estamos, neste caso, como se fôssemos ainda crianças, envergando porém roupas de adulto: o comprimento das calças não nos deixa caminhar e as managas demasiado longas do paletó, dificultam nossos movimentos. Assumimos, por isto, ares de chicharrão...

Mas, por que não dizê-lo?, já sopraram no Brasil ventos mais liberais no que respeita ao tratamento dispensado ao imigrante. Retornemos um pouco ao Império, aos seus últimos anos, para rememorarmos um fato que está citado no recente volume de "Memórias" do Visconde de Taunay, recentemente editado. Antes de mais nada, êste ilustre braslieiro foi um dos homens que mais pugnou pelos amplos direitos ao estrangeiro, indo mesmo a se bater pelo que êle chamava de "grande naturalização". Vamos porém ao fato:

Depois de brilhante carreira na engenharia militar, Taunay, finda a guerra do Paraguai, entrara na política. Eleito primeiro deputado por Goiás, dali saiu para ser governador da então Província do Paraná e precisamente nos Estados de Paraná e Santa Catarina estendeu-se sua influência eleitoral. Ocorrendo uma vaga no Senado, candidatou-se ao pleito do qual deveria surgir a lista de três nomes, dentre os quais D. Pedro II deveria escolher o novo Par do Império. O seu concorrente mais temível, em Santa Catarina, era justamente um imigrante alemão, Nicolau Malburg. Diz Taunay em suas "Memórias" que era êle "residente de longos anos na cidade de Itajaí, poderosa influência nos grandes centros de imigração da Província de Santa Catarina e pessoa credora de tôda estima e respeito.

"Homem então dos seus 50 anos, aportara, uns dois decênios atrás, ao Brasil, sem um real no bôlso. Começando corajosamente a vida como professor de primeiras letras, geografia, história e matemáticas elementares, alcançara depois abrir escola.

"Em seguida comerciante, distinguira-se sempre pela escrupulosa probidade, formara família e, cauteloso e feliz nos seus negócios, conseguira afinal ajuntar fortuna superior talvez a quatrocentos contos de réis..."

Pois bem, no meio de seis candidatos, Malburg logrou o terceiro lugar. O Barão de Cotegipe, comentando com Taunay o resultado do pleito, dissera:

— ...eu, no caso do Imperador, escolheria o tal Malburg. Dava assim prova de que a sua eterna propaganda havia frutificado.

Ao que Taunay respondeu:

— Pois deveras, também fôra para mim grato triunfo fazer entrar no Senado um alemão naturalizado, digno por certo de lá estar pela sizudez e ponderação...

Por volta de 1945 tudo fazia crer que íamos mudar de mentalidade; corriam aragens melhores, pelo menos. Terminara a segunda guerra mundial, durante a qual tivéramos que realizar um esfôrço bem à altura das nossas reais possibilidades. Vivíamos um novo surto industrial e no entanto sentíamos desaparecer a lavoura. País essencialmente agrícola que fôramos, não podemos construir uma indústria à sua base. Pensamos então em afastar do nosso caminho as colunas de Hércules, abrir as nossas portas e voltar a receber o elemento renovador, a transfusão de sangue de que tanto necessitávamos. Não é fácil encontrar outra explicação para que assim não haja realmente sucedido até hoje.

Enquanto os demais países cuidavam de mandar homens de sua confiança à Europa devastada e desajustada, não apenas para ver, mas sobretudo agir, nós nos movimentamos lentamente. Não dispomos, desde 1945, de novos números, mas segundo aproximações que podemos obter, não atingimos 8.000 imigrantes novos desde o comêço de 1947 até esta altura de 1948. Em contraposição, somente no ano passado a Argentina recebeu 50.064 e outro tanto já havia recebido em 1946 e está o seu govêrno com um programa para, até 1951, receber coisas de ordem de milhões de novos habitantes.

Por seu turno, a Venezuela desenvolve campanha intensa, verdadeira revolução, com os mais altos resultados. O país das Caraibas vem cuidando de reforçar a sua progenie mediante a incorporação de imigrantes europeus, que encontram ali a melhor acolhida, inclusive um processo de recuperação, que vai desde o ensino da língua, da cozinha, dos costumes, até mesmo ao conhecimento das regiões mais propícias, sendo facultado aos imigrantes escolherem, em águas de propriedade do govêrno, onde mais lhes agrade se fixar.

O contraste de tudo isto está no Brasil onde, por infelicidade nossa, o imigrante ainda não deixou de ser o "gado humano". E aí vamos de encontro às condições desde o recebimento, até a fixação.

Não podemos insistir na idéia de nivelarmos o imigrante ao caboclo nacional; o que devemos fazer, realmente, é elevar o nosso trabalhador nativo aos níveis do estrangeiro, fazendo por parecer torne mais fácil a assimilação de costumes, de hábitos de trabalho. Isto tanto no que respeita ao setor agrícola, como ao industrial.

ESFÔRÇO INÚTIL

E' esfôrço inútil tentarmos melhorar os níveis de produção, de consumo e consequente de renda nacional se insistirmos na política de portas fechadas ao capital e ao imigrante estrangeiros. E o que é mais grave, promoveremos assim os meios propícios para a evasão do elemento mais útil e mais jovem que nos chega, como aliás vem sucedendo. Daquele mesmo

curioso "cometa" que esteve há dias conosco, ouvimos que por Santos, estão saindo, com grande frequência, jovens portuguêses que vieram para o Brasil e que, daqui, tomam rumos da Venezuela até mesmo por via aérea.

Pior do que isto é o caso do repatriamento dos iugoslavos, verificado há pouco: mais de 600 homens daquela nacionalidade, muitos dos quais estavam no Brasil há 25 anos, casados com brasileiras, com filhos brasileiros, retornaram ao seu país de origem, levando suas mulheres e filhos brasileiros!

Pelos nossos potors passam cada semana navios cheios de homens, mulheres e crianças que vão para a Argentina e basta acompanhar a reportagem marítima dos jornais, para têrmos conhecimento de que êles muito gostariam de ficar aqui no Brasil. O trópico tem atrativos e se por ventura há uma certa prevenção contra êle, esta tem partido justamente de nós brasileiros, que nos encarniçamos de dizer mal daquilo que é nosso, de que gostamos, que amamos, assim como a mãe que se apega de amor ao filho, numa tal medida, que vai ao exagêro de prejudicar-lhe a própria vida, por não querer perdê-lo de vista um dia sequer.

CERCEAMENTO DO PROGRESSO

Por que cercearmos o nosso progresso amarrando-nos, com cadeias de ferro ao passado, numa estreita concepção de brasilidade nacionalista? Se vemos hoje os Estados Unidos como a maior nação, o maior povo da terra, devemos compreender — e não há por onde tolher o raciocínio — que se assim acontece, é justamente pelo fato de nunca ter oposto restrições aos capitais e homens de outras terras que ali procuraram construir sua própria vida individual e familiar. E' da soma destas pequenas vidas que se fazem os países, que os povos se tornem fortes.

Não deixemos que nossa política imigratória seja deasrticulada ou inutilizada pela ausência de um alto órgão prático, independente, capaz de coordenar a cooperação que podem oferecer os vários departamentos públicos estaduais e mesmo federais, porém até agora falhos de harmonia entre si.

Retardar tal imperiosa decisão, um dia só que seja, a mais, será relegar nossa riqueza para que outras raças mais fortes, de países estranhos, nos venham amanhã arrebatá-la, seja pela própria necessidade, seja pela ambição que faz os fortes adotarem a política da constante conquista.

E se não nos bastassem tantos impecilhos portas a dentro, também lá fora obstáculos se nos antepõem indicando-nos a dureza da tarefa. Ainda agora o nosso ilustre chanceler, o Dr. Raul Fernandes, encontra nos Estados Unidos um ambiente de incompreensão para o lúcido movimento que vem empreendendo no sentido de se completarem os nossos interêsses com os americanos neste setor imigratório.

ACÔRDO COM OS ESTADOS UNIDOS

Todos sabem que os Estados Unidos vêm despendendo somas enormes no sustento de centenas de milhares de deslocados de guerra, ainda hoje vivendo em precárias condições, subdivididos por várias regiões européias. Ora, diante disto e tendo em conta a pobreza de nossas verbas para imigração, o Ministro Raul Fernandes procurou interessar o General Marshall numa política de mútua compreensão, dentro da qual os Estados Unidos concederia ao Brasil os créditos necessários para o transporte e distribuição em nosso país de deslocados, técnicos e trabalhadores agrícolas, que julgamos necessários.

As conversações foram encaminhadas em Bogotá por intermédio do Embaixador João Neves da Fontoura, chefe da Delegação Brasileira à Conferência Panamericana ali realizada. Pois, apesar da palavra amistosa recebida por intermédio do Embaixador Gawley, a quem o General Marshall incumbiu de transmitir a sua aprovação, em princípio, à proposta brasileira, até agora o Itamarati tem recebido de Washington apenas comunicações que só servem para adiar indefinidamente tão alto problema de interêsse brasileiro e continental.

E' o nosso chanceler um homem de ação, provado no campo diplomático, por muitos e muitos anos em refregas de importância. Fundando em larga cultura internacionalista a base de sua sólida competência, dela tira o substrato de um comportamento diplomático que tem dado ao Brasil os melhores resultados. Somos todos reconhecidos ao Ministro Raul Fernandes pelo engrandecimento do nome do Brasil no cenário universal. Temos elementos para saber com que mestria encaminha as negociações, já bem sucedidas no que diz respeito à Organização Internacional dos Refugiados, que controla os deslocados (Displaced Persons) e com a qual firmamos recentemente mais um acôrdo.

Mas, seria de grande importância desse o Congresso, que vem se dedicando com tanto afinco aos mais sérios problemas nacionais a melhor atenção no sentido de evitar a exiguidade das verbas para o fomento à imigração, demonstrando que, de fato, isto não é um simples gasto mas um proveitoso investimento.

Quando pedimos maiores verbas para a imigração não temos em mente apenas o elemento estrangeiro. Pensamos muito no nosso caboclo. Não somos daqueles que o condenam como fator de trabalho. Muito ao contrário, a situação do caboclo preocupa-nos porque se êle não representa o mesmo valor econômico do estrangeiro, cabe a culpa aos nossos governos através dos séculos, pois o caboclo de hoje é o fruto de um prolongado definhamento pela falta de educação, saúde e melhores condições de vida. Êle é o retrato de sua terra, e se pedimos sangue novo para ela também havemos de querer uma transfusão para os que a habitam e são nossos irmãos, irmãos de tantas qualidades provadas em diversas oportunidades.

Na verdade, não queremos que o imigrante desça à situação do caboclo. E' indispensável, todavia, que o caboclo suba às boas condições do imigrante.

Não importa apenas instalar bancos de sangue para que defendamos alguns patrícios da morte; instalemos sobretudo fontes de sangue, de sangue vigoroso, novo, cheio de pujança, que possa enriquecer aquêle que corre nas veias dos nossos filhos. Não importa em riqueza têrmos dinheiro amealhado nos Bancos porque não dispomos de braços que possam dinamizá-lo.

Abastados fazendeiros em São Paulo, dispondo neste momento de milhões de cruzeiros, não podem empregá-los porque suas fazendas não encontram braços para desenvolvê-las.

A Câmara Júnior é um organismo novo no Brasil, vivendo os entusiasmos dos seus primeiros passos. Já tem demonstrado que é possuidora de uma saria juventude, forte em ações práticas e decisivas.

Que ela seja agora também um elemento valioso na retomada da campanha por um Brasil maior, estimulando a vinda contínua de novos imigrantes cujos filhos serão os brasileiros de amanhã.

IMIGRAÇÃO NÃO E' DESPESA, E' CAPITAL!

Immigration is no Expenditure It's Capital

WE do not pay much attention to it... we do not care about it... but the truth remains that all of us, men and women, no matter how old we are, practice a strange trade: — we sell and buy facts. Nothing lacks in this exchange, not even, traveling salesmen who sell their own production or that of other people. A few days ago one of them called on me. He was one of these unusual salesman, established in Piracicaba, State of São Paulo, and the merchandise he offered was so important that I decided to call some witnesses to hear him. The next day we had lunch together: — the salesman and four members of the staff. of O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO. The salesman was a farmer, a doctor and had a mind richened from observation. Everything we heard from him remained deeply impressed in our minds. He was a man with a kaleidoscopic imagination and in the short period of one hour gave us a fantastic variety of aspects that we could easily chain together. And we got to that same subject that the Junior Chamber of Commerce had suggested that I lecture about: IMMIGRATION.

"Lecture", however, is ao frequently used that today it amounts to a formal treatment of the subjects proposed. For this reason, as I wish to be more objective and speak in as straight a manner as possible, I would rather give a talk than make a lecture. A conversation, really. So, let's all take it easy and I will dig in my warehouse to see what I can offer to the "juniors" either of my own production or of imported merchandise.

Disregarding chornological order I prefer to begin where I could really end.

A LETTER TO THE PRESIDENT

I have made it a habit to follow closely all matters of public interest and more particulary those pertaining to Brazil. Sometimes this habit brings um misunderstandings... and sometimes attracts stones... that are cast at me. However, I am very faithful to my habits and I would rather be on good terms with myself. And this, I feel, is the best way to be on good terms w th my country.

While I was in New York last April I wrote a letter to His Excellency the President of the Republic. First of all I congratulated him for his calm but energetic policy through which he tried to protect our country from the invasion of communistic ideas — then I told him about the deep respect with which our American friends follow the actions of the Brazilian Government, and also enphasized that American politicians and business men were anxious to encourage our economic development. I went on to warn our President on a very important point: — that the Un'ted States became a great nation through the large scale acceptance of European immigration and foreign capital.

"The protection that this country has given to these two great elements" — I wrote on April 25th last — "made the immigrant like the United States better than the country of his origin: — it made him a true American citizen. The same happened with foreign capital, that found here (in the United States) a definite protection and thus prefered to stay rather than go back to its country of origin."

"However, in Brazil we have for many years designed a pol'cy against immigration, making it impossible to renew our race. At the same time we have established a policy of distrust against foreign capital. The two facts of basic importance for the expansion of our economy — treated in direct opposition to the policy carried out by the United States, where they have made possible such decided political and economical power — have brought about, among us, an atmosphere of deep distrust as to our ability to understand the real meaning of life."

THE CAMPAIGN AGAINST FOREIGN CAPITAL

"At this moment, for instance, the campaign execercised against foreign capital, similar to the opposition made last year to the exportation of iron ore and the establishment of a large iron and steel industry, has discouraged the hope for cooperation of foreign investmens."

. . . . . .

"The campaign I am referring to took place before World War I, and gave Brazil a setback of more than 50 years. We who could have had, a long time, a great steel and iron industry based on metallurgical coal, — we who could have shared a large portion of European emigration — got practically nothing. And the results were: that, in the second World War, we were unable to manufacture many implemens and only a very limited part of our war equipment. For lack of mingling of nationalities we watched numberless young Brazilians rejected by the Army because of their unsatisfactory physical condition."

"On the other hand, throughout the last 40 years, we maintained the iron and steel industry based on charcoal... which, as the bac'lus of Koch, contaminated the lungs of our industrial expansion. In order to support the industry based on charcoal, we cut down a good many of our forests, thus assisting in the impoverishment ou our soil through erosion. We also curtailed the navigation of our rivers, for the lack of trees brought about a poor distribution of underground waters, droughts and floods. And nowadays farmers in the State of Minas Gerais give up agriculture, cattle raising and dairying because it is far more profitable to sell firewood or charcoal. Thus, the cost of living becomes higher and higher through our failure to foster production of the commodities man needs for his feeding."

I quoted these extensive pieces of the eltter in order to explain my theme.

MATRICES GET WORN OUT TOO

The matrices of an ethnical group also get worn out, just like the soil or the parts of a machine. When we refer to the fundamental problem of immigration, we find first a series of other questions, including the words of that poet who says that Brazilians are the flower of three sad races — the Indian, the White and the Negro. So, the first and fundamental expressions of our race were foreigners. The first has been almost eliminated but some Brazilians preserve nowdays the strain of a few indian groups of long ethnical resistance. They are very limited, however, and we can expect no major contribution from them. Besides, it is us, the civilized people, who must absorb the indians must not forget that immigration has been the greatest weapon of civilization, carrying progress from some parts of the world to others.

Negroes arrived in Brazil under the burden of slavery; whereas some of them showed a certain degree of civilization a little above that of our indians, most of them were of the same level as the race Pedro Alvares Cabral found here: in the age of worked stone and of the arm-propelled weapons. So, in view of these circumstances, we owe our civilization to the white man, the Europeans, especially the Portuguese who discovered the land: the Dutch and French who were here during the wars and guerilla warfare of the Colonial period.

We were a new land, full of promise... and very soon people of all kinds began coming here from all over the world — of their own free will, wishing to settle here in peace.

In this way, though somewhat timidly, began emigration to our country. It headed first to cities and towns; it was composed, in majority, by speculators of trade, craftsmen who laid the foundations of industry, savants and doctors.

ORGANIZED IMMIGRATION

We began promoting organized immigration, with a predetermined purpose in 1820, when 1.682 Swiss pioneers settled in the colony of Nova Friburgo (named after the Swiss town) in the State of Rio de Janeiro. Starting with agricultural work and following the natural evolution of a community, they founded a city in the same manner as, later on, the cities of Blumenau and Joinville, as well as several others in Rio Grande do Sul, were established. The same thing happened more recently in our century at Marilia, in the State of São Paulo.

During the course of one century, beginning in 1820, 3,648,382 immigrants came into the country... 1,036,482 of them having arrived between 1908 and 1920. In the total computed for the period 1820-1920 the Italian came first, with 1,388,881, then the Portuguese, 1,055.154, and the Spanish, 510.514. Between 1921 and 1937 an additional 1,306.825 foreigners came in and got settled here to help the country's development. And while from 1920 to 1936 we while from 1920 to 1936 we welcomed a total of 5,000,000 immigrants, the United States got 38,500,000!

EXPENDITURES

Leafing through the "History of Brazilian Colonization" (História da Colonização do Brasil) by Joaquim da Rocha, we notice that up until 1909 the expenditures incurred by the Brazilian Government for immigration purposes went very often above 10,000 *contos de reis* (Cr$ 10 million) and in some cases attained 20 thousand *contos*, as in the year 1891. The State of São Paulo, whose public men were more far-sighted, attempted to replace slave labor by free labor even before abolition, also made investments for immigration. Sometimes, these investments were proportionately higher than those of the Federal Government, and therefore São Paulo enjoyed the advantage of getting a much larger share of those who headed to the New World to begin a new life. Thanks to this, São Paulo could offer Brazil the first upsurge of production organized upon a really economic basis. The sweat of Europeans gave new life to the rich purple soil of São Paulo. From those people who arrived here so modestly, a new branch grew up, whose bright leaves bear strange names, from so many languages absorbed by our own, giving them a sound most pleasing to our eras.

THE RELATION WITH PROGRESS

If we look carefully at statistics and compare the figures that we find there with the events of the respective periods, we will discover that every progressive phase coincided with a flow of immigration. After a long oscilating period, it is in 1822 that we begin watching immigration figures grow, until they reached their peak in 1888, with a total of 133,253 immigrants: — so the pace of the abolition campaign was somewhat balanced with the entry of free labor. From that date until 1897, the figures grow again; in 1891, some 216,760 immigrants entered the country — and from 1891 to 1897 we kept our immigration figures well up to the one hunred thousands mark. Then the rate of immigration began to decline until 1907, and again grew, starting with 58,552 and reaching 192,683 immigrants in 1913. World War I came, and at its end in 1918 we find that we admitted 20.501 immigrants that year. From there the number grew again to 191,568. In 1929 Brazil received 100,424 immigrants. After 1930 the figures begin to decline.

At that time Brazil began believing that the Pillars of Hercules were a strong enough barrier against that factor of progress, and thus we transplanted them from Western Europe to the regions of the Southern Atlantic. Thus we repudiated the lesson of history, which had fully demonstrated the ineffectualness of pillars. Perhaps we believed we were a race strong forever. We did not want foreign capital nor foreigners themselves.

From this period onward we watched the extinction of an immigratory flow. The Government, who intervened in so many economic matters, failed to influence and stimulate the coming of men of other nationalities, who brought their families, traditions, tecniques and ethnical characteristics. Thus we were set back almost to Colonial times and began considering immigrants almost like criminals whom we did not feel like rehabilitating for society. But other nations, more diligent than ours, got hold of what we were losing, offering exceptional facilities to whoever wanted to settle among them. These other nations attempted to raise immigrants' sons to their own standards of living, while in Brazil we tried to level them to the standards of the lowest social classes.

HARMFUL ULTRA-NATIONALISM

With the upsurge of ultra-nationalism, a brother of fascism, we swallowed the poison that led us to closing our doors to the entry of foreign men and capital. This way,

the indices of immigration showed a decrease and foreign capital, formerly so beneficient to our development, withdrew from our country.

Now with the new ideas brought by communists, it is again the same formula. And our people, in good faith, again digest the recipe as if it were a panacea for happiness.

In the first phase it was the Nazis who, aiming at dominating the world, advised us to remain where we were: — with a sketchy population and little capital. In the second phase, it is the Soviets repeating the doctrine of Peter the Great, who attempt to win the world, launching among us the slogan "the petroleum is ours," — and ultra-nationalistic recourse with which they try to induce us to close our doors to foreign capital and the immigrant.

In both cases, what was the real porpose? Did either of the two groups aim at our good? Never! What was recommended yerterday by the Nazis and urged today by the Soviet imperialists, both of them acting in an indirect way, is that we should remain uneducated in a land rich but unexplored... in short that we remain an excellent prey for their future plans of conquest.

THE BRAZILIAN MAN

Wars act upon the lives of nations as powerful revealing factors. Emergency situations call for the mobilization of forces in all manners and directions. We must look at a building as a whole to find out if it has cracks. During World War II, in which we participated, when we recruited men for the glorious Brazilian Expeditionary Force, we felt that our youngsters were feeble: — the men that were responsible for the mobilization did not conceal their surprise at the indices of incapacitation of our boys for military service. This incapacitation, in a general way, extends to every other activity. Tuberculosis is increasing, as well as infantile mortality: — in short, the signs of a backward people, among whom ailments have become so frequent that they no longer provoke pity or curiosity.

And the question comes to our minds: — is the Brazilian a failure? No, not yet. But we are mistaken if we think that for this reason he will not be a failure tomorrow.

A man may carry a heavy burden a certain distance. Then he must pause and relax or else he must transfer his job to another man.

Up to now, before the world that we knew, Brazil was able to get along with her "caboclo" (a mestizo of white men and indians) but the last war, as we have said, demonstrated that weakness is spreading among the younger generations. Men that so far have not failed may fail soon.

CONSEQUENCES OF A REFUSAL

Because we refused foreign capital we had no steel to manufacture a great part of our weapons and working implements. Because we rejected immigration we also failed to have men that were able, both phisically and intelectually, to perform the duties that the civilized world expected of us.

It seems that Brazilians are suffering from the same ailments that struck the Brazilian soil — the people are also suffering from erosion, are getting weak from the lack of new blood. Let us examine the example of the United States: — there the average man is gaining height and vigour. The world of nationalities transplanted to America have mingled and their best characteristics have been somewhat filtered and preserved. There the foreigner feels as if he was re-born: — there is no regime of exception for him. Let us examine now the demographic profile of the Brazilian regions where most of our immigrants have settled; let us examine the men from certain regions of Rio Grande do Sul, São Paulo, Paraná and Santa Catarina; we can see the influence of the Italian, the Polish and the German in these true Brazilians of white skin and fair hair.

But if the sources are not preserved, rivers dry up, lands disappear through erosion. The human matrix wears out, although its apparent effects seem to last much longer. We find an example in the Northeastern "sertão" (backlands): — where did those husky, blue-eyed, fair-haired cowboys come from? They are the grand-grand-sons of the Dutch who once lived in the Northeast! But they are now disappearing due to the "slavery" of the soil in the struggle with their surroundings. They have lost the thought of their origin.

THINGS THAT OUR CENSUS REVEALS

On the occasion of the national census of September, 1940, there existed in the country 1,283,833 foreigners, predominantly Portuguese, Italian, Spanish and Japanese; of this total, 931,039 were settled in Southern Brazil; 300,601 in the Eeastern section; 24,118 in the Center-West; 18,289 in the North and 9,776 in the North West. The State of São Paulo grouped more than half on all foreigners in the country: — 761,991 ! Italians headed the list there, followed by the Portugues and, then, by the Japanese and Spanish. In Federal District there were 215,940 foreigners, the Portuguese being more numerous than any other nationality. Rio Grande do Sul is the third state with regard to foreign population, with a total of 90, 710, with predominance of Uruguayans, Italians and Germans. Paraná comes in the fourth position: 56,816, principally Polish and German. The States of Minas Gerais and Rio de Janeiro have an almost identical number of immigrants: 34,993 and 34,724 respectively. Santa Catarina follows with 21,532 immigrants, 11,291 of which are German.

Examining information compiled by the Census and already properly analyzed, we find facts that for a long time should have been claiming the attention of the Government. But unfortunately these problems do not seem to get the attention they deserve. One of the aspects that we want to stress is that of the isolation in which we maitain the immigrant. The truth is that only a few immigrants try to become Brazilian citizens. In accordance with data supplied by the IBGE (Brazilian Institute of Geography and Statistics) and derived from the analysis made by Dr. Mortara... in a total of 1,283,833 non-naturalized foreigners, we had, in 1940, only 122,735 naturalized immigrants, i. e., less than 10%. The State of largest foreign population, São Paulo, in 1940, while there existed 762,802 aliens representing 10,61% of the total population of the State, only 52,832 were naturalized Brazilians.

DEAD WEIGHT

However, the most serious index comes out of this comparison: — on January 1, 1920, the nationals and exnationals of foreign nations settled in the same State totalized 829,851, i. e., 18,07% of the total population, against a general total of 815,184 in September, 1940, which corresponds to 11,34% of the population. The largest naturalization index, still in

São Paulo, is found among immigrants of Italian origin.

Another very serious observation is the division of the various national groups according to age. According to the data we had available in order to prepare this talk, we come to a sad conclusion: the foreigners who are now settled in Barzil are old people. The percentage of men between 0 and 19 years, in 1940, amounted to 7,76%; that of women, 7,35%; but this percentage was due, then, almost exclusively to Japanese, from which country came our last immigratory flow. The Italians however, totaled 63,47% men and 66,03% women over 50 years of age, whereas the Japanese were 61,01% men and 60,73% women between 20 and 49 years of age, against 12,96% men and 10,67% women over 50. The Portuguese had 60,83% men and 56,21% women whose age ranged from 20 to 49; and 33,47% men and 34,95% women over 50. The Spanish, 60,80% men and 55,49% women between 20 and 49 years of age, and 36,07% men and 41,34% women over fifty. Germans present 59,18% men and 54,40% women between 20 and 49 years of age, and 34,90% men and 38,29% women over fifty.

We must stress the same point we referred to before: — the matrix is getting old, is worn out. Still keeping in view the results obtained through that same data, we find that the large majority of foreigners settled in Brazil are among 30 and 59 years of age; the largest portion of this majority falling to the period between 40 and 49 years of age, which corresponds to 1/6 of the total considered for the census.

Thus we face a colossal dead weight.

Of all immigrants who arrived in Brazil the Italians have proved to be those that mingle best which the native population. The last Census found 648,374 men and 612,557 women born in Brazil of Italian parents.

In the meantime, the Portuguese, who are the largest group, had given Brazil only 368,148 men and 367,781 women. The sons of Spanish parents, in 1940, 169,021 men and 171,458 women, whereas the Japanese group had given only 52,818 men and 51,537 women. (Another unfavorable factor against the Japanese is that, of all other immigrants, they are the ones who remain more faithful to their own language, always speaking it at home.)

Among Italians we find the most perfect settlement. Men very seldom immigrate alone — hence the fact that in the Italian community we find a more even proportion between men and women. The Portuguese, however, are more inclined to come alone for a trial and then make provision for their families to come.

OBSTACLES

Nationality-mingling is a must in order that the best results be derived from immigration; nevertheless we must admit that we contribute considerably to the insulation of the members of a certain national group. We have the prejudice of the "born Brazilian" and for this reason we prevent naturalized Brazilians from entering the most modest positions of the public service... and block off numberless economic activities to those that were not fortunate enough to have been born in the country. We create obstacles, sometimes impossible to overcome, even to liberal and technical professions. We act as if we were children dressed in grown-ups' clothes; the excessive length of the trousers prevents our walking and the long sleeves of our jackets hinder our movements.

But why shouldn't we confess it? Brazil was once much more liberal regarding her immigrants. Let us go back to the past and recall an event described in the "Memories of Viscount de Taunay, a book recently published. First of all this great Brazilian was one of the men that fought the hardest for the rights of the foreign, even fighting for what he called "an overall naturalization", campaign. Let's tell the story, though:

After his brilliant military career, at the end of the war with Paraguay, Taunay entered politics. Elected a representative for the Province of Goiaz, he was then made Governor of Paraná. In this latter province and in that of Santa Catarina he had a very strong electoral influence. When there ocurred a vacancy in the Senate, he was presented as a candidate for the three-name list from which the Emperor was to pick the new Peer of the Empire. His strongest opponent was a German immigrant from Santa Catarina: Nicolau Malburg. "He had been for many years a resident of the city of Itajahy, had a powerful influence upon the immigrant groups of Santa Catarina and was a men who deserved esteem and respect," wrote Taunay in his "Memories."

"He was then in his fifties and had come to Brazil some twenty years ago without a penny in his pocket. Beginning his life as a first-grade teacher for geography, history and mathematics, he then successed in opening a school of his own."

"A business man, later on, he distinguished himself for his strict honesty. He married, and being fortunate in his trade, succeeded in gathering a fortune of over four hundred *contos*."

Well, among the three candidates, Malburg got only third position. And the Baron of Cotegipe, commenting on the fact with Taunay, said:

"...if I were the Emperor I'd have chosen Malburg. It would have proved his continual propaganda in favor of immigration."

To which Taunay replied:

"— Indeed it would have been an honor for me to see a naturalized German enter the Senate. He certainly was worthy of it... for he is a good man."

Around 1945 everything tended to make me believe that we were going to change our minds; better winds were blowing! The second World War had ended and our efforts during it had been well up to our standards. We were living in a new industrial boom era; agriculture was disappearing. We had always been a strictly agricultural country and could not build an industry on such basis. The idea came then to forget about the Pillars of Hercules and open our doors to the renewal of immigration, to some new blood we so badly needed. In fact it is not easy to explain why this has not as yet happenned.

While other countries were sending officials to European territories not only to watch but to act, Brazil moved very slowly. No figures are available since 1945, but according to estimates we have not received even 8.000 new immigrants since the beginning of 1947. On the other hand, last year alone, Argentina received 50,064 immigrants, having already accepted as many in 1946. And the Argentine Government plans to welcome some millions of new immigrants from now until 1951.

Venezuela, in turn, is promoting a very effective immigratory campaign. There immigrants find every requirement — from the lessons in the native language to cooking lesson — lessons on the native costumes — and even trips to the best agricultural sections

where they are given a chance to choose, from government-owned land, the spot they like the best.

The contrast to it all is found in Brazil, where immigrants are still considered "human cattle" and are given poor conditions under which to live from the very moment of entry until that of settlement.

We must not insist in the prejudice of levelling the immigrant to the national mestizo. What we really must do is to raise our "caboclo" to the standards of the Europeans, giving the former a chance to absorb the costumes and working habits of the latter, both in agriculture and in industry.

INEFFECTUAL EFFORT

It is no use to try to improve production levels, consumption levels and consequently the national income if we insist on closing our doors to foreign immigrants and capital. And, what is more serious, we are promoting in this way the escape of elements young and useful. We heard from that "salesman" of ours that the port of Santos witnesses the frequent departure of young Portuguese recently arrived, heading to Venezuela by sea and by air.

Even worse than this is the case of the re-patriation of Yugoslavians which occurred just recently; 600 nationals of that country, who had resided in Brazil for ever 25 years, returned to Yugoslavia taking with them their Brazilian wives and sons.

Our ports see, every week, the sailing of entire ships loaded with men, women and children on their way to Argentina — and one has only to follow the maritime news service of the newspapers to realize how much they would like to remain here. The tropics has its charms and if there is a prejudice against it is because of our habit of minimizing everything that is Brazilian, everything that we love and cherish, as if we were a mother who loves her son to such an extreme that she hurts him rather than lose him.

CURTAILMENT OF PROGRESS

Why should we curtail our progress, tying ourselves to the past in a narrow conception of nationalism? If we see today the United States as the greatest nation, the greatest people on earth — we must understand that that happened specifically because there no restrictions were imposed upon the entry of alien man and capital, that sought the U. S. to there build their lives, both individualy or as families. Great nations result from the addition of small lives.

Let us not allow our immigratory policy to be scattered to pieces because of the absence of a practical independent deparment, able to coordinate the help of the various public services, both state and federal, that have so far lacked this coordination.

If we delay this pressing decision even for one day, we will be giving up riches that other nations will get.

As if we did not have enough troubles at home, the task abroad is also hard. Right now our Minister of Foreign Affairs, the worthy Dr. Raul Fernandes, is finding it very difficult to negogiate our immigratory interests in the United States.

THE AGREEMENT WITH THE UNITED STATES

Everybody knows that the United States is spending huge amounts of money to maintain hundreds of thousands of war displaced persons, divided among several European regions. Now, taking in consideration our limited immigration budget, Minister Raul Fernandes tried to interest General Marshall in a policy of mutual understanding, through which the United States would give Brazil the necessary credits for the transportation of such displaced people to our country... especially technicians and agricultural laborers.

The negotiations were conducted in Bogotá through Ambassador Neves da Fontoura, head of the Brazilian Delegation to the Pan American Conference there. Despite the friendly words of Ambassador Pawley who had the authority from General Marshall to transmit his approval, in principle, to the proposition, up to now we have received only vague communications from Washington, postponing this question of such national and continental significance.

Our Minister of Foreign Affairs is a man of action, experienced in the diplomatic field for long years. Based upon a profound international culture and solid competence, he has conducted Brazilian diplomacy in the best possible manner. We are all very grateful to Minister Fernandes for his carrying Brazil's name so high in the world. We know how excellently he is carrying on negotiations, already so well developed, regarding the Organization of International Refuggees (Displaced Persons), with which we have just signed an agreement.

It is very important that our Congress, always so concerned with our most serious national problems, promote larger appropriations for immigration, thus demonstrating that immigration is not simply an expenditure, but an investment.

When we ask for larger immigration appropriations we do not aim at the foreign element only. We think too about our "caboclo". We do not condemn him. To the contrary, we are worried about the situation of the "caboclo", because if he does not represent the same economic value as the immigrant it is the fault of our own governemtns who, throughout the centuries, have not given him better education and living conditions. He is the portrait of the land, and if we ask new blood for Brazil we are also demanding a transfusion for the man who lives on that land, our brother of so many good qualities.

Indeed we do not want the immigrant to descend to the situation of the "caboclos", — we want the "caboclos" to be raised to the standards of the European immigrant.

To establish blood banks is not enough to protect our fellow Brazilians from death. We should rather get blood sources, sources of new and vigorous blood to enrich that in our sons' veins. It is no use to have money in the Banks if we do not have arms to develop such capital.

Rich São Paulo farmers, who have at the moment millions of cruzeiros, are unable to till their lands for lack of laborers.

The Junior Chamber of Commerce is a new institution in Brazil, and now it is living in the enthusiasm of its first days. However, it has demonstrated itself to be young and healthy, strong in actions that are both practical and decisive.

Let it be now a valuable element for the campaign of a better and greater Brazil, stimulating the continous coming of more immigrants whose sons will be the Brazilians of tomorrow.

IMMIGRATION IS NO EXPENDITURE — IT IS CAPITAL!...

O PLANO SALTE

☆ Sua idéia

☆ Seu conteúdo

☆ Suas probabilidades

Omer Mont'Alegre

"O PLANEJAMENTO é uma panacéia contemporânea que provavelmente perturba tanto aos pedantes, quanto é popular entre os que a levam a sério." Esta frase, por sinal a primeira da introdução de Raymond Burrows, ao seu livro "Planejamento Econômico — Teoria e Prática", serviria perfeitamente de epígafre ao Plano SALTE. Poucas pessoas, sem dúvida, terão lido as quase 250 páginas de suplementos do "Diário do Congresso", onde está impresso aquêle trabalho e mais a Mensagem que o acompanhou à Câmara dos Deputados, justificando-o e definindo sua importância, o projeto de lei, o capítulo financeiro e mais o parecer que sôbre o Plano emitiu a comissão interpartidária. E a tôdas elas, exclusive, é certo, os seus autores, terá se apresentado a mesma dúvida que torturou os delegados dos três grandes partidos que integram aquêle órgão resultante do acôrdo político vigente: será efetivamente um plano ou, simplesmente, um programa?

Esta, sem dúvida, é uma questão preliminar, dentre outras, que aflora do exame do Plano SALTE. Pessoalmente discordamos em parte da opinião de Raymond Burrows, como discordamos da do Professor Friedrich Hayeck, no seu livro "Caminho da Servidão", da mesma forma por que não estamos de acôrdo com o Professor Eugênio Gudin, quanto aos pontos de vista expendidos nos artigos publicados em março e abril dêste ano, no "Correio da Manhã", época em que o Plano era ainda uma nebulosa, pelo menos desconhecido para quase todos; reputava então, o mestre de economia monetária, ser preciso "que a ignorância dos problemas tenha ultrapassado no Brasil os limites admissíveis" para que "se chegue ao extremo de engendrar e publicar um *plano* para super-impor despesas, no valor de vinte bilhões de cruzeiros, a uma economia congestionada, pletorizada e esgotada de fatôres de produção disponíveis".

O que, desde as primeiras notícias, achamos que poderia tornar o SALTE perigoso, não era em absoluto aquilo que alarmava o Professor Eugênio Gudin; porém a precocidade de que êle nascia. Esta é filha dileta do nosso espírito latino, mas a nós cabe refreá-la para que depois não sofremos pelo açodamento. E' precioso não esquecer que o hábito de planificar a execução de determinadas tarefas, econômicas, financeiras ou simplesmente administrativas, na fórmula que se pretende adotar, não é usado, em absoluto, por nações que se encontram com a sua vida decorrendo tranquila e normalmente. Achamos, pelo contrário, que o planejamento é justamente um recurso de que se pode lançar mão nos momentos de depressão, quando o Poder Público reconhece que deve intervir no sentido de provocar uma reação salutar, no sentido de elevar a produção, ampliar o consumo e favorecer, consequentemente, o de-

Tendo sido objeto de debates quando anunciado, sem que se tivesse um exato conhecimento de suas proporções ou de suas exatas finalidades, o Plano SALTE, desde sua publicação no "Diário do Congresso Nacional", não foi objeto de uma crítica serena ou mesmo de um trabalho de divulgação. Os suplementos daquela publicação oficial, em que se acham impressos os diversos documentos do plano, estiveram longe do alcance do público e, por isto, muito poucas pessoas têm uma idéia exata do que representa o trabalho de planejamento que ora se encontra na Câmara dos Deputados. Assim sendo, o longo estudo de Omer Mont'Alegre, que ora publicamos, tem, dentre outros méritos, o de atender ao interêsse manifesto de muitos leitores de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, de conhecerem as linhas gerais do SALTE. Não obstante ser redator-secretário da Revista, o autor é também dos seus mais assíduos colaboradores. Assim sendo, os pontos de vista defendidos neste artigo são os seus pessoais. Reserva-se, a Redação, para opinar sôbre o programa elaborado pelos técnicos oficiais, em outra oportunidade.

senvolvimento da riqueza. Mas também, neste ponto, vem uma outra dúvida ao nosso encontro: até que ponto pode o planejamento ser um recurso de emergência?

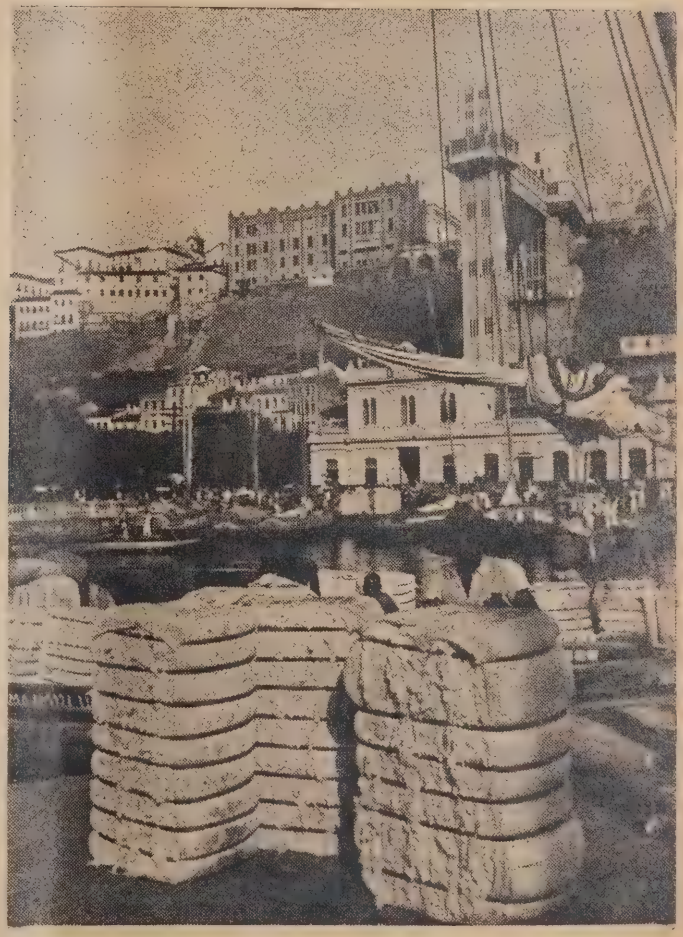
Desejaríamos encontrar motivos suficientes que justificassem nossa posição ao lado do plano mandado elaborar pelo Presidente da República e que ora se encontra em mãos do Congresso. Mas, infelizmente, a posição lógica será mesmo a de estarmos a favor do planejamento, da idéia de plano, ressalvando porém o amplo direito de crítica objetiva, com relação específica ao SALTE. Assim ficamos sem constrangimento e fazemo-lo deixando aqui a primeira ou pelo menos uma das primeiras críticas do trabalho elaborado por técnicos de diversas repartições, sob as vistas imediatas do Departamento Administrativo do Serviço Público.

Acreditamos que ninguém, de boa mente, condenará a iniciativa do govêrno, de planificar medidas tendo em vista soluções indispensáveis a um rol de problemas cujo adiamento, longe de resolver, servirá apenas para alimentar dificuldades, especialmente se considerarmos que no esquema organizado se enquadram fatôres tais como os da saúde pública, alimentos, transporte e energia. Deve, porém, o próprio govêrno, ser o maior interessado em que o trabalho de seus técnicos seja alvo de um largo debate, de que resultarão esclarecimentos precisos para o delineamento de uma política econômica e de um plano administrativo em sentido de profundidade, de que tão amplamente nos ressentimos.

Planejamento e Economia Liberal

Antes de procurarmos definir o próprio Plano SALTE, é oportuno revermos a posição do planejamento em face da economia liberal. Êste é um aspecto ainda sujeito a muitos debates, sendo de notar que, em face da própria circunstância de sucessão política nos países de govêrno democrático, circunstância esta que possibilita a revisão periódica de processos administrativos, não se pode contar ainda com um exemplo de planejamento realmente executado. E, neste caso, cabe uma pergunta: em que pé está o Plano Monnet, cuja elaboração teórica teve tão ampla repercussão entre nós? Não teve êle parte de sua possível eficácia reduzida em face das medidas econômico-financeiras adotadas pelo govêrno Schuman?

As grandes experiências de planejamento pelo Estado datam dos anos imediatos à primeira guerra mundial, sob um govêrno totalitário. E' o exemplo que nos oferece a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, cujos planos quinquenais estão ligados à ação revolucionária que levou o Partido Comunista ao poder, permitindo uma série de medidas tais como a nacionalização dos bancos, dos seguros, da indústria, do comércio, etc. Mesmo na Alemanha e na Itália não se chegou a um estágio de planejamento econômico, preferindo-se a isto o intervencionismo ou um dirigismo intenso. Hoje em dia quase tôdas as nações européias sob influência soviética, as chamadas democracias populares, têm o seu processo econômico su-



Ao lado da saúde pública e da agricultura, os itens complementares do Plano Salte dizem respeito aos transportes e à energia. São êstes dois, sem dúvida, dos setores melhores trabalhados; os técnicos de planejamento encontraram o caminho desgastado por estudos anteriores, de maneira que, além de algumas adaptações necessárias, o que de mais vulto se fêz foi estipular tempo e dar prioridade e recursos para determinadas atividades. No setor de transportes, destacam-se os itens relativos a ferrovias e rodovias, incluindo leito, oficinas e veículos; obras de portos, trabalhos para retificação de leitos fluviais e o reforço da frota de cabotagem. Na energia, destacam-se a produção hidrelétrica e o petróleo.

No momento, não obstante as possibilidades abertas pela execução do Plano Marshall, que deixam entrever um bom movimento de vendas de madeira para a Europa, há uma crise madeireira. A silvicultura mereceu estudo especial no Plano Salte.

jeito a planos de duração variável; outras, porém, preferiram planificar apenas no sentido administrativo, tendo em vista a possibilidade de apressarem a reconstrução das áreas destruídas e bens de produção sacrificados pela guerra. E quem, como a França, adotou o planejamento econômico, fê-lo depois de criar condições indispensáveis ao seu sucesso, pondo sob o contrôle do Estado uma série de atividades básicas, tais como o crédito, a indústria pesada, os transportes, além de criar um severo mecanismo de contrôle para as atividades comerciais com o exterior. A própria Inglaterra, sob o govêrno trabalhista, de pronunciada marca socialista, não julgou ainda suficientemente maduras as suas condições para um trabalho nacional planificado, não obstante o esfôrço até agora empenhado na nacionalização de vários ramos da indústria básica.

Postas as coisas nestes têrmos, temos então uma inquietação cuja resposta deve ser decisiva: até que ponto vai a intervenção do Estado liberal ao admitir o planejamento?

O Sr. Presidente da República não estranhou esta circunstância e, na Mensagem que fêz acompanhar o Plano SALTE se referiu às modificações que foram introduzidas no papel do Govêrno, de modo que "hoje, não se pode mais admitir que o Estado tenha a sua ação cerceada ou limitada pelo pequeno conjunto de funções ou finalidades, convencionalmente, consideradas essenciais nos tratados de direito público". E, segundo o mesmo documento, a ação do Estado deve se estender além das suas obrigações elementares, indo a "estimular e suprir a iniciativa privada, a fim de proporcionar ao povo um nível cada vez mais alto de bem estar e prosperidade. Se na esfera de ação reservada à livre iniciativa individual, não lhe é fácil mobilizar todos os recursos disponíveis e conduzi-los, sob orientação disciplinada, de forma que, resguardando-se os interêsses particulares, possam proporcionar ao mesmo tempo benefícios à coletividade, menores dificuldades encontrará, entretanto, se restringir inicialmente, a sua ação coordenadora dos próprios órgãos constitutivos da administração, que se acham sob sua direta influência e integral responsabilidade."

Mas, se não desconhece o problema, também não esclarece e, convenhamos, não seria fácil definir limites na ação do Estado, tão elásticas são as condições e as reações econômicas tanto do Estado como da própria economia privada. Os próprios teóricos do planejamento reconhecem que quando o assunto é tratado pelo Estado liberal não é fácil evitar conflitos com o dirigismo propriamente dito, e sugerem, por causa disto, uma outra variação definida vagamente como "diretrizes", depois de haverem

A produção vitivinícola, no Brasil, tem ainda um campo muito vasto a cobrir. Possui veitamento industrial. O Plano Salte prevê uma série de medidas tendo

dividido o planajemento em dois grupos: o *rígido*, que é o praticado pelo govêrno soviét'co, onde se subtende a existência do plano com caráter obrigatório para os órgãos dirigentes e que determina a orientação do desenvolvimento econômico para um prazo determinado e na escala de todo o país; e o *flexível* ou *complacente*, que é o planejamento quando aceito pelo Estado de economia liberal, do qual se acha excluída a qualidade compulsória mas onde o Estado deve dispor de autonomia sôbre uma série de atividades básicas, mediante as quais possa influir, indiretamente, naquela parte devida exclusivamente à atividade privada.

Se descambamos para a nuance das definições com intuito de diferenciar, temos: "O dirigismo é uma intervenção sistemática destinada a orientar a economia num dado sentido." Por outro lado, "o planejamento é um conjunto de disposições tomadas tendo em vista realizar um determinado equilíbrio entre a produção e o consumo". O planejamento integral requer a socialização de uma parte fundamental dos meios de produção — e isto distingue-o perfeitamente do dirigismo. Já o planejamento flexível e que representa um grau intermediário entre o dirigismo e o planejamento integral, é o que deve ser realizado sem que o Estado interfira diretamente ou seja proprietário dos meios de produção.

O pinheiro constitui a maior reserva florestal com unidade de tipo, no Brasil. A sua base, pràticamente, é que se tem organizado a indústria florestal. Mas, por estranho que pareça, o Plano Salte não tomou conhecimento do Instituto Nacional do Pinho.

As "diretrizes" econômicas, conquanto fixem um certo número de fins a atingir, sendo a consecução dêstes fins de obrigatoriedade relativa para aquêles a quem foi diferida a responsabilidade executiva, não fixa os meios pelos quais devam ser encaminhadas as respectivas soluções.

As relações do planejamento com a liberdade são, como se vê, tênues. Devem repousar na fórmula de "liberdade para fazer o que se quer e liberdade daquilo que nos impede de fazer". Bárbara Wooton, na refutação ao "Caminho da Servidão" de Hayeck, diz que para se chegar à união feliz e frutuosa da liberdade com o planejamento, o êxito ou o insucesso giram em tôrno do comportamento dos responsáveis pelo planejamento; da maneira pela qual os postos de mando com poder de decisão sejam preenchidos por homens ou mulheres que tenham consideração pela liberdade dos demais e para quem êste amor pela liberdade não venha a ser sufocado mais tarde pelo costume de exercer a autoridade.

Podemos resumir êste ponto de vista dizendo que o bom ou mau sucesso das relações entre liberdade e planejamento resulta do grau de educação política tanto dos homens merecedores da confiança nacional como do próprio povo em si.

mos, já, algumas organizações de vulto, tanto na produção da uva como no seu aprotem conta a melhoria das qualidades produzidas e o aumento do volume.

Objetivo Teórico do Plano

A finalidade teórica do planejamento, qualquer que seja o seu critério, há de ser sempre a obtenção de um melhor equilíbrio social. Se partirmos desta premissa verif camos a razão por que a política de planejamento surge sempre em momentos de depressão, seja em face de crise de escassez, seja para corrigir os efeitos de crise de abundância. Neste particular todos estão de acôrdo, desde que sejam postos de parte os intuitos políticos que os planos podem encerrar, como é o caso da Rússia. Para os soviéticos aí por volta de 1927-28, tendo em vista os seus propósitos de dominação do mundo, o planejamento visava elevar as condições técnicas do país a um nível em que pudesse se equiparar com as demais grandes potências. Para a França, o Plano Monnet trazia como objetivos fundamentais: 1.º) Desenvolver a *Produção* nacional e o *Comércio* exterior, particularmente com os domínios, onde a posição francesa se mostra mais favorável; 2.º) Aumentar o *rendimento do trabalho;* 3.º)

Além do algodão, possui o Brasil uma grande variedade de outras fibras. Juta, sisal, caroá, são apenas algumas delas onde já se registra um certo grau de aproveitamento. Anualmente despendemos ponderável volume de divisas para a importação de juta para a fabricação de sacaria. O Plano cogita de medidas tendentes a ampliar e melhorar a produção das fibras nativas e a desenvolver o cultivo da juta indiana.

Os problemas de saúde pública tiveram, com os trabalhos de elaboração do Plano Salte, uma oportunidade de serem apresentados em tôda sua crueza. Milhões de brasileiros são minados pelas endemias, há falta de hospitais, de médicos e enfermeiras, de material para os serviços de saneamento. Se o programa de saúde fôr integralmente executado, já se justificará o esfôrço que vai ser empenhado no plano.

Assegurar o *pleno emprêgo* da mão de obra; 4.º) Elevar o *nível de vida* da população e melhorar as condições do "habitat" e da vida coletiva.

No próprio caso do Brasil as coisas não se apresentam de modo diverso. Selecionando os problemas fundamentais que desafiam a capacidade dos brasileiros de conquistarem os benefícios da civilização atual, o govêrno assim capitulou os objetivos do Plano SALTE:

"E' imprescindível que os Poderes Públicos exerçam, efetivamente, uma vigorosa e perseverante política de valorização do homem, começando, simultaneamente, por auxiliá-lo a curar as moléstias que o afligem ou o ameaçam; por facilitar-lhe os recursos e os instrumentos de trabalho que o habilitem a produzir maior quantidade e melhor qualidade de gêneros alimentícios, para o seu consumo e o seu comércio; por conceder-lhe os meios de transportes que reclama, desde os tempos coloniais, para o integral povoamento e compensatória exploração do solo e, finalmente, por colocar a seu alcance a energia e os combustíveis de que necessita, para o maior rendimento do seu trabalho, sem o que não lhe será, jamais, possível desfrutar os benefícios da civilização que o progresso tecnológico incorporou ao patrimônio da humanidade."

A instalação completa do Instituto de Óleos é, sem dúvida, a parte mais saliente do capítulo referente a oleaginosas, ceríferas e vernizes. A oiticica é uma das grandes riquezas vegetais de grande área nordestina e o seu emprêgo industrial em larga escala, tal como vem sendo feito, justifica o que se faça em seu benefício.

Já se apontam os entendimentos para a aquisição de 103 locomotivas, na França, como sendo parte da execução do Plano Salte. Estas locomotivas se destinam às estradas do interior do país, tôdas necessitando de renovar e ampliar o seu equipamento. Em baixo, vista de um amplo babaçual.

Mas, além disso, o planejamento deve ser um meio de o Estado criar o equilíbrio social a que nos referimos de início, poupando-o e às classes privadas, aos fenômenos das crises periódicas, de estudo possível através da análise das conjunturas, tanto no que respeita ao passado, como na previsão do futuro. Valerá à pena, assim, um planejamento esporádico, ou deveremos enveredar sistematicamente na política planejada, tanto sob o ponto de vista econômico como administrativo? As transformações que sofrem os sistemas políticos, inclusive as modificações ou os novos significados que se empresta a substantivos que presumem direitos do Estado e do Cidadão, deixam claro que não estamos longe de uma época, na vida da humanidade, em que predominará o planejamento integral.

O que é o Plano "SALTE"

Prefere, o Presidente da República, em sua Mensagem ao Congresso, falar em Plano de Govêrno, o que torna ocioso, de início, a feição que

e lhe procura emprestar, de um esôrço conciliador de interêsses do Esado e da iniciativa privada, a fim de ograr um determinado estágio de deenvolvimento econômico. Tão pequeha, aliás, é a participação do capital rivado nos trabalhos capitulados pelo Plano SALTE, que talvez fôsse mais conveniente preferir uma orientação diversa. Mas não nos antecipamos no exame que aqui pretendemos fazer.

A elaboração do plano foi ditada pela necessidade em que se defronta o govêrno, de "tomar diversas e inadiáveis iniciativas para resolver importantes problemas do mais alto interêsse nacional". Para isto foram, inicialmente, selecionados cinco problemas fundamentais: Saúde, Alimentos, Transporte e Energia. Em tôrno de cada um dêles foi elaborado um Relatório onde quase sempre está precedido a um levantamento da situação exata, chegando-se universalmente à conclusão de que são inadiáveis medidas destinadas a sanar deficiências, medidas estas tanto de caráter econômico como administrativo. Foram definidas estas medidas, arroladas as

A carnaúba, como a oiticica e o babaçu, é uma outra riqueza vegetal do Nordeste. O que mais se conhece dela é a cêra, no entanto sabe o nordestino que a carnaubeira dá ao homem tudo que possui. Ela se reúne, aos outros dois produtos, no item das oleaginosas e ceríferas. Em baixo, aspecto de uma das rodovias do interior. O Plano Rodoviário Nacional terá oportunidade de intensificar a abertura de novas e a melhoria de rodovias já existentes.

Está o Brasil dentre os maiores produtores de arroz e o seu produto tem encontrado colocação no mercado internacional. Torna-se preciso, porém, incentivar a cultura e, o que é mais importante, melhorar as suas condições.

despesas necessárias, feito o estudo da parte recuperável e do ônus que deve ser de exclusiva responsabilidade do Tesouro. Em alguns casos chegou-se mesmo a prever objetivos a atingir.

(Tabela I)

1.º — Dotações orçamentárias comuns, que até 1948 eram destinadas a diversas atividades que passarão para o Plano	4.000
2.º — Produto do reajustamento das tarifas aduaneiras	3.000
3.º — Arrecadação tributária resultante das inversões do próprio Plano	1.080
4.º — Dotações orçamentárias, com destinação constitucional	1.520
5.º — Utilização por meio de empréstimos de divisas existentes no Plano do Brasil	1.800
6.º — Empréstimo na base de 5% do valor das exportações	6.200
7.º — Empréstimo sôbre o produto da liquidação do estoque de café do D.N.C.	1.500

Para efeito de execução foi previsto um prazo de cinco anos, a partir de 1949, indo a conclusão do plano ter em 1953. Implicaria, a sua execução, num investimento total de 25.022 milhões de cruzeiros, dos quais 17.600 milhões pela União e 7.422 milhões por Estados, Municípios e Emprêsas particulares, assim distribuído:

INVERSÕES DA UNIÃO

	Milhões de Cruzeiros
Setor Saúde	2.62
Setor Alimentos	3.70
Setor Transporte	8.03
SETOR ENERGIA:	
Subsetor Petróleo	2.50
Subsetor Energia Elétrica	75
	17.60
INVERSÕES DE ESTADOS, MUNICÍPIOS E EMPRÊSAS PARTICULARES.	
Energia Elétrica	7.42
	25.02

Conforme o capítulo "Financiamento do Plano", os recursos deverão proceder das sete fontes seguintes:

1.º — Dotações comuns, que até 1948 figuravam no Orçamento Geral da União e que correspondem a diversas atividades incluídas doravante no Plano;

2.º — Produto do reajustamento das tarifas aduaneiras;

3.º — Arrecadação tributária resultante das inversões do próprio Plano;

4.º — Dotações orçamentárias com específica destinação constitucional;

5.º — Utilização, por meio de empréstimo, de divisas existentes no Banco do Brasil;

6.º — Empréstimo na base média de 5 por cento do valor das exportações;

7.º — Empréstimo sôbre o produto da liquidação do estoque de café existente no D. N. C.

Tais recursos, no prazo de execução são estimados em valor moeda da seguinte maneira: (Vide tabela I)

A simples enumeração dá idéia perfeita de que a idéia do Plano é promover o deslocamento de uma série de serviços normais da administração pública, das repartições a quem até agora tem incumbido executá-los, para uma outra esfera, esta subordinada ao Presidente da República, a quem cabe, diretamente ou através de pessoa de sua confiança, comandar

ALGUMAS CONCLUSÕES

- **O SALTE está mais perto de um programa de govêrno do que de um trabalho de planejamento econômico.**
- **Conquanto a abundância de informações sôbre o passado imediato e o presente, em cada um dos casos, faltou às conclusões objetivar índices a serem atingidos.**
- **Não obstante o volume do material apresentado seja o bastante para indicar o esfôrço despendido para sua consecução, faltou ao trabalho uma revisão final, de maneira a reajustar os pontos de vista divergentes dos diversos técnicos em questões administrativas e econômicas.**
- **Tendo sido elaborado na presunção de que estaria feito lei ao terminar o primeiro semestre, o Plano Salte contava com a sua execução financeira a parte do segundo semestre do ano em curso; como até agora não chegou sequer ao plenário, está, por conseguinte, com o seu tempo de execução adiado e sujeito naturalmente a retificações.**
- **Exemplo disto é o fato de mandar liquidar o Instituto Nacional do Açúcar e do Álcool para, logo adiante, preconizar a necessidade de um Instituto Nacional do Café.**
- **Outro detalhe curioso: sabendo que há no Congresso um projeto de lei bancária, elaborado e encaminhado pelo Poder Executivo, no qual se estabelece a criação de um Banco Rural, o Plano Salte cogita de um estabelecimento do tipo em condições completamente diversas.**

plano quinquenal brasileiro. A única diferença, no caso, é que as verbas destinadas a cada serviço estão naturalmente ampliadas em relação ao que anualmente lhes é consagrado. Justifica-se, nestas condições, o título de Plano de Govêrno, onde também assentaria a designação de Programa de Govêrno. Nenhum dos passos do esquema contém qualquer inovação; criar companhias de capitais mistos, promover a organização ou extinção de órgãos de política econômica ou estabelecer impostos compulsórios, tudo isto tem sido largamente exercitado no país, desde 1930.

A participação de outros investidores além da União somente foi considerada no sub-setor de energia elétrica, cabendo aí, parte fundamental, a duas organizações estrangeiras: a Brazilian Traction, Light and Power Co. Ltd., com 3.153 milhões de cruzeiros e a American an Foreign Power com 1.655 milhões e mais 1.724 milhões para outros particulares, no item "Serviços de Eletricidade (produção, transmissão, transformação, atribuição e fornecimento)"; no item "Indústria pesada de material elétrico", consta, sob a indicação de "estados e particulares" o total de 290 milhões, não sendo possível distinguir, nos diversos quadros publicados, quanto dêste sub-total espera o Govêrno Federal obter do capital privado. Não encontramos qualquer estimativa quanto à possibilidade de participação de capitais privados, nacionais ou estrangeiros, nos negócios relativos ao petróleo, de onde se conclui que o govêrno está no propósito de atender à corrente de opinião pública que defende o ponto de vista de sua exploração por um monopólio do Estado, não obstante o ante-projeto do Estatuto do Petróleo em poder da Câmara dos Deputados e que foi elaborado por iniciativa do próprio Poder Executivo. Foi assim excluída do Plano SALTE a projetada Refinaria Nacional de Petróleo S. A., citada ainda êste ano, à página 119 da Mensagem apresentada ao Congresso Nacional, por ocasião da abertura da sessão legislativa, pelo Presidente da República, conquanto esteja incluída entre as despesas da União, no sub-setor energia elétrica, a participação do Estado na subscrição de ações ordinárias da Companhia Hidroelétrica do São Francisco.

Com êste precedente podemos falar na ortodoxia financeira do Plano, para não nos referirmos ao seu caráter retroativo, procurando englobar assuntos que, sob o ponto de vista "finança", já deveriam ser considerados como resolvidos. Atendendo a umas tantas circunstâncias que presidem a outros tantos aspectos de sua elaboração, chegamos a crer que êle tenha seguido, no seu final, um caminho errado. Segundo vários autores e, melhor, a própria experiência, é duvidoso o êxito de trabalhos de semelhante complexidade quando devem os mesmos ser submetidos à aprovação do Poder Legislativo. Há quem prefira, num caso semelhante, que o Congresso autorize a composição de um comitê de redação, que deverá trabalhar segundo normas definidas em Lei, devendo um tal comitê exercer suas funções assistido por delegados do próprio Poder Legislativo. A lei, neste caso, mandaria executar o Plano e êste seria aprovado pelo Poder Executivo ou, ainda, pelo Legislativo em bloco.

Ao se elaborar o projeto do Plano SALTE agiu-se na suposição de que o mesmo seria prontamente aprovado pelo Congresso, a ponto de estar feito lei já ao começar o segundo semestre do ano vigente. O que nos leva a isto é ainda o proprio esquema de financiamento, que prevê, na formação de receita, verbas que deveriam ser obtidas nesta parte do ano, tais como: o empréstimo compulsório de 5 por cento sôbre a exportação, cujo produto, de julho a dezembro, foi previsto em 660 milhões de cruzeiros; o produto da receita proveniente do reajustamento das tarifas alfandegárias, de julho a dezembro, está vinculado à receita necessária ao financiamento do Plano; isto, além do produto de vendas de café — operação que em algumas partes do Plano é dado como um empréstimo ao Tesouro — e o produto de operações de financiamento de algodão ou outros artigos pelo Govêrno Federal.

Acontece, porém, que o Plano SALTE está longe de ser aprovado e fala-se, mesmo, no seu adiamento não obstante os empenhos iniciais do Poder Executivo e a prioridade que os líderes do Congresso previamente lhe concederam. Mas em compensação está se cuidando intensivamente do Orçamento Geral para 1949 e lá estão incluídas verbas para o Plano as quais estão sendo aprovadas, quando é certo que não se sabe se o próprio Plano chegará ao ano novo pronto para execução.

E' verdade, por outro lado, que há um acôrdo interpartidário, em virtude do qual foi constituída uma comissão parlamentar interpartidária, que teve as primícias do Plano e sôbre êle emitiu parecer; semelhante conjunção deveria pelo menos assegurar a possibilidade da sua aprovação; mas acontece que, não obstante o acôrdo inter-

partidário e o parecer da comissão onde estão representados os três grandes partidos nacionais, muitos dos congressistas filiados a êstes mesmos partidos vêm se manifestando contrários ao Plano; daí, é precário supor a possibilidade de sua aprovação em virtude das fôrças reunidas dos três partidos, que fazem maioria maciça no Congresso.

Outros Aspectos do Financiamento

O item 6.º do capítulo "Financiamento do Plano", diz textualmente: "O Govêrno não tenciona contrair, por motivo do Plano, novos empréstimos em divisas a longo prazo, *preferindo financiar suas despesas iniciais, nos limites do razoável, com as suas próprias reservas cambiais.*" O grifo é nosso. E informa a seguir que o Brasil possuía, a 31 de dezembro de 1947, além de reservas em ouro e em moedas livremente arbitráveis, cêrca de 1.800 milhões de cruzeiros em moedas compensadas. Com esta última importância espera o Govêrno que se possa realizar grandes compras em países de longa tradição como fornecedores de equipamento técnico de alta qualidade. Êstes países são todos da Europa. Partindo desta suposição, ficará o Govêrno autorizado a tomar por empréstimo, divisas existentes no Banco do Brasil, até o máximo de 1.800 milhões de cruzeiros. A exigência de divisas, no quinquênio, segundo está previsto (veja-se o quadro "Despesas no Quinquênio"), é da ordem de 3.300 milhões, isto é, mais 1.500 milhões além daqueles 1.800 milhões em moedas compensadas, a fonte para a diferença é justamente a liquidação dos estoques de café do extinto D. N. C.

Mas o total das divisas que deve ser consumido é muito maior, pois além da parte da União, há mais o que compete aos Estados, Municípios e grupos privados. Não obstante ter cogitado de sua cooperação, parte da qual dependendo aliás de seu aval, como acontece no caso do empréstimo da Brazilian Traction no Banco Mundial, o esquema financeiro não desceu à distribuição do emprêgo anual daquilo que deverão gastar no Exterior, as outras entidades públicas e particulares. E' de notar, no entanto, que no sub-setor de energia elétrica tal dispêndio será da ordem de 3.069.054 milhões de cruzeiros, sendo de notar que, para êste fim, o Plano já não é quinquenal, porém sexazenal, indo de 1948 a 1953 (vide página 7 do quinquênio do "Diário do Congresso Nacional", de 16 de junho, quadro "Serviços de Eletricidade").

Para o Plano inteiro as despesas em moeda estrangeira atingirão a 8.200 milhões de cruzeiros — está dito na segunda parte do "Financiamento do Plano" — ou seja o equivalente a 440 milhões de dólares, computado, é certo, o empréstimo ora sendo negociado pela Light. Dá uma média anual de 1.640 milhões, dos quais 1.000 milhões passarão à responsabilidade direta do Govêrno, (e aqui já não há distinção entre União, Estados e Municípios) e o restante à das emprêsas elétricas. E, a seguir, vem esta discriminação das despesas em divisas:

A — SETORES GOVERNAMENTAIS

	Milhões de Cruzeiros
Saúde	152
Alimentos	1.195
Transportes	1.463
Petróleo	2.190
SUBTOTAL	**5.000**

B — SETOR PARTICULAR

Energia Elétrica	2.854
Juros	346
SUBTOTAL	**3.200**
TOTAL (A+B)	**8.200**

Se compararmos êstes números com os constantes da coluna "Divisas" do quadro "Despesas no Quinquênio", inserto à página 14 do Suplemento do "Diário do Congresso Nacional" de 19 de maio, verificaremos que a parte do govêrno não confere; enquanto de um lado há um total de 5.000 milhões, do outro há um de 3.000 milhões. E' possível que no quadro em aprêço não se tenha incluído o total geral das compras a serem feitas através do Fundo Rotativo, procedendo-se, implicitamente, ao desconto da parte recuperável mediante a revenda de equipamentos. Se assim foi, porém, deveria ter sido feita uma ressalva.

Além dos recursos oriundos do empréstimo de 1.800 milhões de moedas compensadas e dos 1.500 milhões a obter da venda dos estoques de café, conta o Plano com uma outra fonte para o suprimento de divisas: é o empréstimo compulsório na base de 5 por cento sôbre o valor da exportação e que os autores do Plano previam em vigor já em todo o segundo semestre do ano corrente. Semelhante operação deveria proporcionar um total de 6.200 milhões, de 1948 a 1953, importância da qual seriam retirados 1.400 milhões para atender ao resgate de um outro empréstimo que vem gravando a exportação, qual seja a aplicação compulsória de 20 por cento de suas rendas em Letras do Tesouro, resgate êste que deveria ser feito parte êste ano, 660 milhões e 740 milhões em 1949. Restaria, assim, uma receita líquida de 4.800 milhões para o financiametno do Plano propriamente dito.

A utilização do empréstimo sôbre o produto da liquidação do estoque de café existente no D. N. C. (e o Departamento Nacional do Café está extinto!) citada no item 7.º dos recursos de financiamente, tem um duplo destino. No sub-setor café, do setor alimentos, está escrito que *todo o patrimônio do D. N. C. deve ser transferido integralmente ao novo órgão* (Instituto Nacional do Café), com exclusão dos imóveis que passarão ao Fundo do Café, do Banco Rural, etc." (Suplemento do "Diário do Congresso Nacional" de 11 de junho, página 19). Esta indicação, se comparada com a fórmula "...liquidação do estoque de café existente no D. N. C.", estabelece uma certa dúvida, que se reforça com êste outro item do art. 3.º do projeto de criação do Banco Rural (não é o projeto que está incluso no projeto de Lei Bancária já existente na Câmara dos Deputados, porém um projeto específico que completa o Plano SALTE) e onde está dito que: "Do produto da liquidação do remanescente do "stock" de café do D. N. C., no montante aproximado de ..... 4.500.000 sacas". E o que resulta da confusão, é esta pergunta: a quem pertence o café do extinto Departamento? Aos produtores, ao govêrno federal ou ao próprio D. N. C.? O que se deve compreender no caso como "todo o patrimônio do D. N. C."? Se o café se acha integrado no patrimônio, irá para o novo Instituto Nacional do Café ou para o Fundo Rotativo? A quem o govêrno vai tomar "um empréstimo de 1.800 milhões de cruzeiros correspondente ao produto da alienação do estoque de café existente em 1.º de maio corrente, no De-

partamento Nacional do Café", conforme reza a letra "c" do artigo 6.º do projeto de lei que aprova o Plano SALTE e dá outras providências? Ao D. N. C., ao futuro Instituto ou aos fazendeiros de café?

Há porém um outro item obscuro: para constituição do Fundo Rotativo o Govêrno utilizará "o produto de operações de financiamento de algodão ou outros artigos". Na distribuição dos recursos com que contará o Plano não está prevista nenhuma cifra com semelhante origem. Acreditamos, porém, que semelhantes fundos sejam constituídos pelos lucros auferidos através da Comissão de Financiamento da Produção. Ou serão os ganhos da Carteira de Crédito Agrícola do Banco do Brasil? Não estamos habilitados a verificar se os resultados de semelhantes operações estão incluídos nas verbas do orçamento comum ou se constituem dotação com destinação constitucional.

Rateando estas observações sôbre financiamento temos ainda os seguintes pontos a que fazemos ligeiras considerações:

O produto do reajustamento das tarifas aduaneiras, reajustamento feito na conformidade do acôrdo de Genebra, somente nos últimos dias de julho foi aprovado pelo Congresso, sendo feito lei em princípios de agôsto mas, em compensação, a receita dêle esperada para os segundos seis meses de 1948 está prejudicada pelo menos do que poderia ser a parcela de um mês. Quanto às dotações orçamentárias comuns, conquanto o Plano seja executado pelas repartições que usualmente cuidam dos problemas específicos, passarão elas a ser orientadas pela pessoa a quem o presidente delegar poderes para dirigir o plano. Há ainda a arrecadação tributária proveniente das inversões do próprio Plano. Êste é um item que não foi exposto de maneira a permitir um juízo sôbre a respectiva estimativa.

Reservas e Ressalvas

Do parecer da Comissão Interpartidária, que faz de início um estudo da natureza e do alcance do planejamento, extraímos o item 14, que tem o mesmo título dado a êste tópico. Diz:

"O que atrás deixamos dito sôbre a prévia consulta dos Partidos e sôbre a indiscutível conveniência de aprovação que devem dar ao Plano SALTE, não importa em reconhecer que a sua colaboração tenha sido precedida das pesquisas e reflexões específicas da verdadeira técnica de planejamento e menos ainda que aos Partidos tenha sido possível examiná-lo de modo atento e pormenorizado para o fim de o emendar como poderia convir. Comparado, porém com o Plano de Obras Públicas e Aparelhamento de Defesa Nacional, adotado em 1938, evidente é que êle assinala considerável avanço. O anterior foi antes um programa de inversões, sem prévia planificação das obras a que se destinavam. Cada Ministro ficou de mãos livres para consumir as verbas postas à sua disposição como melhor lhe parecesse.

"O Plano SALTE é bem mais "plano" do que "programa", especialmente nos setores da Saúde e dos Transportes."

O Setor Saúde

Se outro atributo não encontrássemos no Plano SALTE, poderíamos nos dar por satisfeitos pela oportunidade que foi concedida ao Ministério da Educação e Saúde para o levantamento dos estudos e composição da parte que lhe competiu no caso. O que se acha contido no suplemento do "Diário do Congresso Nacional" do dia 27 de maio é o bastante para estarrecer. O que mais admira não é o que o govêrno se propõe a fazer, neste particular, no realmente curto espaço de cinco anos, mas, sobretudo, o que deixou de ser feito em todos os outros anos passado. Em face da documentada exposição, somente uma pergunta nos vem aos lábios: Por que o brasileiro ainda existe? Mas, no fundo de tudo, há uma séria relação a estabelecer entre a penúria do estado sanitário e a nossa condição de pobreza. Logrará o Govêrno, mediante a construção de hospitais, a formação de pessoal, a "borrificação" de DDT e de outros inseticidas, corrigir a situação sanitária do país? Se não houver uma efetiva melhoria da condição econômica, tudo que se vier a fazer será em pura perda. Faltou ao Plano, porém, o elo que deveria estabelecer a ligação entre a saúde e a economia: a educação. E' verdade que mais uma letra estragaria a sigla SALTE, mas em compensação, o que esta letra representaria, seria compensador para a quebra de sonoridade da denominação do plano. Finalmente, nem só de siglas vive a Nação.

Citemos alguns dos números colhidos no setor "Saúde". Há capitais de Estados onde a mortalidade infantil por 1.000 nascidos vivos supera a 300 (Fortaleza, em 1946, 379,6; Maceió, no mesmo ano, 314,3). No Distrito Federal, somente 18,62 por cento dos adultos que morrem têm mais de 60 anos, em Belém, 15,04 por cento e em Manaus, 12,13 por cento. A tuberculose lidera as causas de morte em sete capitais; o número de óbitos por tuberculose, no país, em 1947, foi da ordem de 44,500. A malária é a principal causa de morte em Manaus e existem no Brasil 8.000.000 de impaludados. Em 1946, só nos dispensários oficiais que receberam cooperação federal, foram constatados 22.301 casos novos de sífilis; nas gestantes matriculadas nos serviços pré-natais das capitais dos Estados, os percentuais verificados de reações sorológicas positivas variaram, em 1946, de 9,5 por cento em São Paulo a 42 por cento em Manaus, Natal e Aracaju. Segundo estimativa de Heraldo Maciel, existem no Brasil 8.000.000 de doentes de esqustossomose intestinal. Em inquérito que a propósito da incidência da amebíase está a D. O. S. realizando nas capitais dos Estados, foi revelado, até agora, quanto à verminose em geral, (que representam cêrca de 80 por cento de ancilostomose), os índices seguintes: Belém, 8,2 por cento; São Luís, 83,2 por cento; Teresina, 77,7 por cento; Fortaleza, 81 por cento; Natal, 83,7 por cento; João Pessoa, 80,0 por cento; Recife, 84,6 por cento; Maceió, 86,6 por cento; Aracaju, 96,5 por cento; Salvador, 80,1 por cento; Vitória, 81,2 por cento: Pôrto Alegre, 40,5 por cento. Há, no Brasil, 750.000 tracomatosos, 50.186 leprosos. Há regiões do Brasil em que a peste é endêmica.

Isto, porém, é apenas uma parte do quadro. Para contraste, há no Brasil apenas cêrca de 18.000 médicos; 312 municípios, representando uma população de 4.611.665 habitantes, não têm médicos (10,10 por cento da população total do país). Há um médico para cada 2.500 brasileiros. Existem, em todo o país, 547 parteiras e

8.457 enfermeiras. Para um total de 41.565.083 habitantes, dispomos de 82.682 leitos de hospitais, ou sejam 553 habitantes por leito. Em 990 municípios não há leitos hospitalares. De 3.331 estabelecimentos de assistência, apenas 663 têm aparelho de Raio X, e somente 1.055 têm laboratórios de análises.

As despesas do Setor Saúde montarão, em número redondos, a 2.620 milhões de cruzeiros, no quinquênio de execução do Plano SALTE, excluídos os créditos orçamentários estimados para os serviços ordinários. Esta ressalva se encontra feita na cabeça do quadro sinótico das despesas de execução, que encerra o importante relatório, o que dá, ao programa realizado, uma feição real de esfôrço extraordinário mas que, não resta dúvida, poderá facilmente criar dificuldades, de vez que o programa decorrente da execução do Plano estará também a cargo do Ministério da Educação e Saúde, através dos órgãos normais, sujeito porém a "um sistema administrativo, de caráter transitório, como o próprio Plano, mas de amplitude tipicamente interministerial", tal como se acha caracterizado na Mensagem.

Para ocorrer àquele dispêndio total do Setor Saúde, 2.120 milhões serão atendidos à conta das dotações orçamentárias comuns; 120 milhões (Educação Sanitária e Formação Profissional), à conta de dotações com destinação constitucional; 280 milhões à conta do empréstimo em divisas e 100 milhões de cruzeiros à conta do empréstimo interno em cruzeiros. No quadro seguinte estão os diversos setores de ação, com as respectivas verbas:

Malária	Cr$	203.120.100,00
Tuberculose		425.000.000,00
Verminose		110.000.000,00
Doenças venéreas e bouba		120.000.000,00
Peste		3.600.000,00
Lepra		153.600.000,00
Febre Amarela		100.000.000,00
Tracoma		16.500.000,00
Cancer		39.000.000,00
Assistência psiquiátrica		200.000.000,00
Assistência médico-hospitalar		460.000.000,00
Engenharia Sanitária		100.000.000,00
Assistência à maternidade e a infância		305.000.000,00
Assistência Alimentar		115.000.000,00
Higiene e Segurança do Trabalho		60.000.000,00
Educação Sanitária		40.000.000,00
Formação do Pessoal		77.714.750,00
Assistência Medicamentar		40.000.000,00
Reaparelhamento do D. N. S.		49.449.560,00

Esta é sem dúvida, a parte do Plano cuja responsabilidade cabe exclusivamente ao Poder Público. E' de admirar que na mesma não não hajam sido entrosados os órgãos de previdência social, pois êles poderiam ter aqui uma ação destacada e disporiam assim de uma oportunidade para tornarem mais efetivas as suas próprias finalidades. E' preciso notar, porém, que a execução do programa elaborado no que respeita à Saúde Pública, estará muito longe de cobrir as reais necessidades do Brasil, sobretudo se atentarmos às condições de vida no interior, justamente as que devem exigir uma atenção mais concentrada do govêrno.

Setor Alimentos

"Alimentos" não traduz bem tudo quanto está incluído no programa que consta do anexo n. 2 do Plano SALTE, divulgado em suplemento ao "Diário do Congresso Nacional" do dia 11 de junho. Além dos alimentos aí estão incluídos itens sôbre algodão e outras fibras, fumo, silvicultura, óleos vegetais, além de outros relativos à Baixada Fluminense e ao Vale do Paraíba.

No longo capítulo de considerações gerais há uma tese à qual opomos nossas restrições. Os autores do Plano procuram condicionar o desenvolvimento da produção às condições e preferências do mercado externo "embora sem sacrifício do abastecimento interno, ainda quase inexpressivo e carente de maior vitalidade econômica do país para atingir a índices razoáveis". Desenvolvendo semelhante ponto de vista alegam, numa análise defensiva mais desenvolvida: "Os distúrbios econômicos têm, a nosso ver, como causa básica a subprodução que, por sua vez, decorre do baixo consumo interno." E, seguindo na mesma ordem de idéias:

"Nada de paradoxal existe nesta assertiva, porquanto rigorosos preceitos técnicos confirmam a justeza do conceito. As riquezas nascem para a satisfação de aspirações aquisitivas — e se estas se reduzem a quase nada por fôrça do conformismo das grandes massas, o ritmo produtivo se nivela com os reclamos dos consumidores, como comprovam as últimas estatísticas do consumo *per capita*".

Com êste raciocínio os técnicos de planejamento que trabalharam na elaboração do SALTE fazem crer que se a produção dibinui ou se não cresce, é apenas por que as grandes massas se confirmam com um consumo irrisório e, por isto, chegamos à situação que êles assim definem: "produzir pouco em face da insignificante capacidade aquisitiva das massas". Mas, não resta a menor dúvida, êste é um raciocínio difícil de se suster e, graças a Deus, a prática não será sua filha legítima.

E' curial que os dispêndios de um indivíduo estão condicionados a um fator estático: as suas necessidades e a dois fatôres dinâmicos: o meio de que dispõe para comprar (dinheiro ou outro valor) e à capacidade do mercado de lhe fornecer aquilo de que necessita. Se o volume de mercadorias disponíveis diminui, o seu preço se eleva; se o volume de mercadorias aumenta, o preço se contrai. Se, dentre os vários grupos de mercadorias que um indivíduo consome há algum sôbre o qual as restrições têm um limite, êste é precisamente o dos alimentos. Um homem, para viver, tem de comer. Os técnicos em nutrição chegaram à fixação de um mínimo de substâncias necessárias à manutenção do corpo humano em plena forma. Mas, antes dos técnicos, há o instinto, há os reclamos do próprio organismo: fome. Se há muitos alimentos disponíveis, o homem compra mais e se alimenta melhor; mas se a capacidade aquisitiva diminui ou se diminuem os alimentos no mercado, êle tende naturalmente a comprar menos, não por conformismo, mas por contingência. Esta limitação, porém, tem um teto, o qual é ditado pelas exigências orgânicas. Como se vê, fazemos todo êste raciocínio sem apelar para o fator educação.

Se o mercado interno é ainda quase inexpressivo, como se alega nas considerações gerais que precedem o pla-

o do Setor Alimentos, isto acontece or duas razões: ou o volume de mer-adorias disponíveis é insuficiente, de-e-se promover, como recurso ime-iato, uma melhor distribuição das xistências e, como recurso mediato a urto prazo, promover os passos ne-essários ao aumento da produção da-uilo que seja mais carente. Se é o endimento individual que não com-orta realizar maiores gastos, deve se erificar então: se os níveis médios de alários são razoáveis ou então se o usto da produção e o seu valor de omércio é de tal forma alto. E, então, remos dois caminhos a escolher: ou evar os salários desde que isto não nplique num aumento de preços — o ue é praticamente impossível — ou, ntão, proceder da maneira mais ló-ica: poromover os meios necessários ara a redução dos custos, e isto pode r feito mediante medidas que inci-am sôbre as diversas fases da produ-ão e do comércio.

Numa caso como êste é o que se veri-ea melhor a função social do plane-amento, isto é, o da busca de um quilíbrio justo entre a produção e onsumo, procurando satisfazer as eais aspirações da humanidade.

Se há um setor da economia onde rimeiro deve se satisfazer o merca-o interno, êste é sem dúvida o da rodução e comércio de gêneros ali-entícios. Não é à toa que em tôdas as ações os problemas ligados à subsis-ência do homem são tidos num sen-do de auto-suficiência. Do contrário, or que razão, nós, no Brasil, vive-os a batalha do trigo? E, neste par-cular, a auto-suficiência chega ao onto de descer do plano nacional pa-a o plano regional, e daí a teoria dos rculos verdes em tôrno das grandes etrópoles, tendo em vista justamente possibilidade de que as grandes mas-as possam se suprir melhor e a me-ores preços. O próprio Plano SAL-E não foge a esta circunstância quan-o cogita de um melhor aproveita-ento da Baixada Fluminense e do ale do Paraíba.

Uma outra coisa que reputamos er-ada é a afirmação de que "as gran-es vendas permitem preços baixos, mbora proporcionando lucros vulto-os pelo acúmulo de pequenas parce-as". O que proporciona preços bai-os, são naturalmente os custos baixos éstes são função específica da gran-e produção racional. Podemos nos ornar nos maiores produtores de mi-o do mundo sem que possamos ven-dê-lo a preço baixo; basta, para isto, que o volume global seja oriundo de pequenos, médios ou até mesmo gran-des produtores que trabalham sem ra-cionalização. E' preciso notar que en-tre grande produção e produção em massa, vai uma certa diferença.

Cuidar de promover o crescimento do mercado interno mediante a gran-de produção para a grande exporta-ção, é apenas repetir erros nos quais temos persistido. Basta ver o caso do café, atentando mais à circunstância de que somos o maior produtor do mun-do. No instante em que o consumo se retrai, ou quando uma conjunção de safras grandes nos deixa a braços com grandes estoques, mergulhamos no cáos econômico. Isto, porque procura-mos assentar a estrutura de nossa economia agrícola em áreas que fogem inteiramente ao nosso contrôle. Preci-samos de exportar, mas para isto, pre-cisamos produzir e, produzindo ou não, devemos consumir pelo menos o bastante para que tenhamos fôrça pa-ra produzir. Não devemos nos apoiar numa esperança de negócios maciços de gêneros alimentícios, especialmen-te sem têrmos condições de resistên-cia econômica para tanto, devendo fa-zer face a fornecedores tradicionais de custos tradicionalmente menores. Estamos, e estaremos ainda por dois, três ou até mesmo cinco anos, num regime de emergência no que respeita ao suprimento das necessidades essen-ciais de alimentos do mundo. Mas desde que as tarefas de produção re-cuperem o seu índice de suficiência, há de ser com o mercado interno que de-veremos nos coser. Nestas condições, cuidemos dêle e exportemos apenas as sobras. Isto é, plantemos e colha-mos conforme as nossas necessidades teóricas; o que sobrar, vendamos. Tal-vez seja tarde para trabalharmos ten-do em vista a situação reigstrada nos tempos imediatos ao término da guerra.

A sentença "se é muito difícil or-ganizar a economia de dentro para fora, tentemos o inverso", pode ser cô-moda, mas é errada.

a) Açúcar

Tratando do açúcar, o Plano SAL-TE prevê duas medidas fundamentais. A primeira é a extinção do Instituto do Açúcar e do Álcool e a segunda é a liquidação do "carvão", praga que vem infestando especialmente os ca-naviais de algumas regiões de S. Pau-lo. Para suprir o claro que será aber-to com o primeiro dêstes atos, prevê a criação, no Ministério da Agricul-tura, de um serviço especial para cui-dar da cana, reconhecendo, inclusive, que "a organização canavieira do Bra-sil não poderá prescindir de um órgão de contrôle e de orientação técnica, com o objetivo de exceder aquelas fi-nalidades do Instituto que êle não exerceu"; para atender à parte finan-ceira, as atribuições atuais do Institu-to iriam para um outro serviço espe-cial a ser criado no Banco Rural. Nes-tas condições, os homens do açúcar, em vez de dependerem de um único órgão, passariam a depender de dois.

A luta contra o "carvão" seria em-preendida mediante o arrancamento e a queima dos canaviais infestados, pa-ra evitar sua propagação, proibindo-se o plantio de novos pelo prazo de cin-co anos. Os lavradores deverão ser in-denizados de parte dos prejuízos, con-forme um plano de reparações que de-verá consumir a importância *aproxi-mada* de Cr$ 100.000.000,00, impor-tância que *poderá* ser obtida dos re-cursos do IAA, por crédito especial ou ainda, "por meio de uma taxa criada sôbre a produção de açúcar e do ál-cool, perfeitamente justificável diante da gravidade de ameaça que o "car-vão" constitui para a economia cana-vieira". Os têrmos grifados, acima, são do texto do plano e denunciam muito pouco plano, pois quando uma das qualidades do planejamento é ser posi-tivo, claro, envereda o SALTE, fre-quentemente, pelo condicional ou mes-mo pelo dubitativo.

Tratando do custo da produção, em 1948, os técnicos do SALTE usaram elementos referentes a 1944 e a base de tais números cuidaram de tirar conclusões para aplicação num quin-quênio a partir de 1949; parece que semelhante processo teve em mira ape-nas provar que São Paulo não deve produzir açúcar, de vez que naquele ano foi apurado ali o custo, para uma tonelada, de Cr$ 1.816,00 enquanto, no mesmo ano, o açúcar importado do Norte lhe custava Cr$ 1.806,00. Den-tre as suas conclusões gerais o Plano sugere o fomento do consumo inter-no mediante o barateamento da pro-dução e pelo estímulo, por todos os meios e modos, da indústria de doces, compotas, marmeladas, geléias, etc., tendo em vista, assim, aumentar tam-bém o padrão alimentar como ainda proporcionar um incremento à fruti-cultura; cogita da eliminação dos excedentes pela exportação ou permu-

ta com utilidades essenciais à agricultura e a indústria; sugere o financiamento de culturas e empreendimentos que visem o aperfeiçoamento da técnica agrícola canavieira e as usinas e engenhos para que melhor se aparelhem para a produção econômica; opta pelo estabelecimento de uma relação entre a produção de açúcar e a de álcool, mediante, inclusive a proibição de fabricação do açúcar de 2.º jato, com o aproveitamento dos méis ricos para as destilarias, concorrendo ainda esta medida para o restabelecimento do equilíbrio entre a produção e o consumo de açúcar.

Tudo isto, porém, são meras sugestões conclusivas. O que de prático estabelece o plano é uma dotação anual de Cr$ 5.000.000,00 (25 milhões, no quinquênio), para a intensificação dos trabalhos de seleção e criação de variedades de cana resistentes às moléstias, especialmente na região de infestação do "carvão", podendo parte dêsse crédito ser destinado à montagem de estações experimentais. Quais os níveis de produção a atingir, quais as regiões onde se deveria intensificar ou restringir a produção, ou outras medidas de ordem prática, não encontramos no plano.

b) Fibras

Saindo assim do açúcar, vamos encontrar o capítulo do "Algodão e Outras Fibras", onde dentre outras generalidades se explica que "o algodão é o têxtil vegetal de mais ampla aplicação no mundo". Faz um estudo e traça um plano sem tomar conhecimento do estudo e do plano recentemente aprovados pelo Ministro da Agricultura, cuja aplicação vem sendo diligenciada. Irão funcionar paralelamente os dois planos para as fibras, o do SALTE e o do ministério, ou um prevalecerá sôbre o outro? Esta pergunta fica sem resposta aqui e mais adainte, de vez que os técnicos que trabalharam sob as vistas do DASP não conheceram os outros planos existentes.

Tratando especificamente do algodão o plano tenta uma análise do declínio da produção, reportando-se porém a cifras de três anos — 1944 a 1946 — e sem proceder a um exame da situação do produto no mercado internacional, lacuna esta digna de maior nota se verificamos que o Brasil tem amplas possibilidades neste setor e levando mais ainda em conta o fato do Plano SALTE ter sido calcado em perspectivas de mercado externo. Dividindo o país em duas províncias algodoeiras, reconhece fatôres influentes diversos. Neste particular preferimos as conclusões da 1.ª Mesa Redonda do Algodão, promovida pelo O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, em São Paulo, no segundo semestre de 1946, e os estudos preliminares do plano do algodão e outras plantas têxteis, elaborado no Ministério da Agricultura. Confessa, porém, o Plano SALTE: a) em relação ao Sul: Deterioração do solo devido ao emprêgo de práticas culturais inadequadas e ausência de defesa; fatôres climáticos adversos; ausência de assistência financeira aos produtores; incidência de pragas e carência de aplicação de adubos; preço de arrendamento das terras; b) em relação ao Norte: as campanhas da borracha, de gêneros alimentícios e de mineração, *durante a guerra,* que desviaram braços; b) *ausência completa* de financiamento; baixos preços do algodão em carôço; concorrência de outras culturas e explorações agrícolas mais rendosas; falta de assistência técnica; tabelamento baixo do caroço.

E que medidas propõe para corrigir estas deficiências, muitas das quais oriundas da própria política — ou falta de — econômica do govêrno? Um programa de assistência técnica ao produtor, indo desde o fornecimento de sementes até o planejamento do uso da terra; a criação de um Fundo do Algodão no Banco Rural, com o resultado das transações realizadas com o algodão financiado pelo Banco do Brasil; criação do Serviço de Plantas Têxteis no Ministério da Agricultura. Especificamente para o Nordeste: melhoramento das variedades algodoeiras regionais e a instalação de duas fábricas para aproveitamento dos caroços industrializáveis, uma em Pernambuco e outra na Paraíba. O Serviço de Plantas Têxteis deverá ser auxiliado por um Conselho Consultivo, composto de produtores de algodão das diversas regiões do país, cabendo um representante para cada 100 mil toneladas de algodão em pluma. O Serviço será custeado parte pelas verbas ordinárias do Ministério da Agricultura, parte pelos juros auferidos com as operações realizadas com o Fundo do Algodão do Banco Rural, não obstante êste dever ser uma entidade autônoma...

Explicando as relações entre o Banco Rural e o algodão, o Plano SALTE, no capítulo do algodão e demais fibras, explica que o Fundo do Algodão "será constituído com os lucros apurados nas liquidações de contratos de financiamento de algodão pelo Banco do Brasil, cuja garantia é constituída pelo algodão em pluma empenhado àquele Banco e *posteriormente entregue pelos mutuários em liquidação dos contratos*". Isto é, por seu turno, uma história muito complicada e contestada pelos mutuários, que estão pleiteando e já se acha com parecer favorável da Comissão de Finanças, a restituição de Cr$ 10,00 por arroba. Sob a alegação de constituir segrêdo de negócio não foi revelado ao Congresso o lucro do Banco do Brasil na operação; mas, no Plano SALTE está escrito que êste deverá montar aproximadamente a 300 milhões, fluindo de 400.000 fardos, num valor de cêrca de 800 milhões. Poucos negócios desta ordem terá feito o Banco do Brasil. Igual destino terá o saldo da cobrança de taxas de garantia dos financiamentos executados pela Carteira Agrícola e Industrial do Banco do Brasil, taxa que continua a ser cobrada, conquanto não haja qualquer operação de financiamento pendente. Não faz referência aos recursos da Comissão de Financiamento da Produção.

Dispondo de todos êstes meios, competirá ao Banco:

a) fornecer recursos para a defesa do algodão, *a juízo do Serviço de Plantas Têxteis;*

b) financiamento aos produtores só e exclusivamente das suas colheitas, mediante penhor mercantil a prazo de 6 meses e à baixa de taxa de juros; (a crase é por conta do plano).

c) financiamento, por meio de penhor agrícola, dos custeios de entre-safra ao prazo de 1 a 5 anos e à baixa taxa de juros;

d) distribuição de créditos necessários ao Serviço de Plantas Têxteis para ocorrer às despesas de manutenção, segundo o orçamento aprovado pelo Conselho Consultivo.

Em meio a êste entrançado de recursos, seria necessário, em primeiro lugar, o pronunciamento de um técnico em questões orçamentárias.

Tratando do armazenamento, prevê o plano a organização de uma Companhia Nacional de Armazéns Gerais, com a incorporação da atual Companhia de Armazéns Gerais, de capital misto, da qual o Tesouro do Estado de São Paulo é o maior acionista; não se refere o Plano se o govêrno paulista foi consultado sôbre o assunto, o que

será imprescindível, dada a autonomia de que usufruem os Estados na Federação. A cargo desta companhia ficaria a operação das máquinas de beneficiamento, "o que possibilitará a execução do financiamento pelo Banco Rural mediante apresentação de certificados de classificação ou de depósito do algodão em caroço nas máquinas beneficiadoras." E, logo adiante, está previsto que para êste fim a Companhia Nacional de Armazéns Gerais poderá arrendar, adquirir, instalar ou contratar usinas de beneficiamento do algodão, nas zonas mais indicadas, que passarão a funcionar no regime dos Armazéns Gerais. Daí se conclui: monopólio do beneficiamento, direto e indireto.

Num outro tópico o Plano acusa "firmas possuidoras de avultados capitais, com organização perfeita para a exploração do ramo de negócio" de haver alijado "as firmas nacionais que trabalhavam exclusivamente no benefício do algodão e que não puderam concorrer com aquelas que, além de beneficiarem o algodão, eram também exportadoras do produto e industrializadoras dos caroços de algodão"; tais firmas "criaram condições especiais de exploração muito lucrativa", razão do desaparecimento das nacionais. Estas afirmações requerem explicações mais claras. Se o sucesso das firmas estrangeiras (subtende-se) se deve à sua "organização perfeita para exploração", não vemos por que o perigo implícito nas entrelinhas. A verdade, no duro, é que o govêrno, desde 1946, deixou de crer no sucesso econômico do algodão e agora, ante a possibilidade de não dispormos de fibra para o consumo nacional, quer corrigir a todo custo o êrro de previsão. Seria mais prático confessar e não torcer.

Nas conclusões gerais se coloca a Companhia Nacional de Armazéns Gerais como sendo um meio de impedir o monopólio do boneficiamento (?). Para o aumento da produção se prevê a intensificação ao plano de fomento, pela melhoria de qualidades para a Região Nordeste e consequente melhoria dos serviços de fiscalização e distribuição de sementes, para o que, além das verbas já consignadas no orçamento em vigor, o Govêrno Federal destinará a importância de Cr$ ..... 10.000.000,00 para os cinco anos e mais Cr$ 20.000.000,00 para a instalação de duas fábricas de óleos no Nordeste. Não há estudos referentes aos níveis de produção a serem atingidos, nem custo, nem preços.

Para as outras fibras há um pouco mais de generosidade. Assim é que se prevê a construção de armazens de enfardamento e a montagem de postos de classificação e fiscalização do comércio: Cr$ 10.000.000,00; laboratório de fibras no Instituto Agronômico do Norte: Cr$ 700.000,00; Reaparelhamento dos laboratórios de fibras em João Pessoa e no Instituto de Ecologia e Experimentação Agrícola: Cr$ 1.250.000,00; Aquisição e instalação de máquinas descorticadoras e de prensas de alta densidade: Cr$ 2.720.000,00; Aquisição e instalação de duas fábricas de cordas, cabos, barbantes, etc.: Cr$ 6.000.000,00; Aquisição e instalação de duas fábricas destinadas à recuperação da aniagem: Cr$ 9.000.000,00; custeio de viagens de aperfeiçoamento ao estrangeiro: Cr$ 500.000,00.

Pela primeira vez vemos surgir o problema do técnico, mesmo assim com uma verba irrisória. Não há qualquer referência a estudos relativos aos equipamentos das fábricas citadas, devendo, para as mesmas, o govêrno, constituir emprêsas de capitais mistos ou promover a organização de cooperativas.

A execução da parte relativa a algodão e outras fibras, na forma proposta, exigirá um investimento de Cr$ 60.170.000,00, dos quais Cr$ ..... 37.720.000,00 recuperáveis em prazos não previstos.

c) Arroz

Aqui temos a revelação de um outro monopólio: "O arroz sêco, em casca, é entregue aos 85 engenhos de beneficiamento existentes no Estado, que compram do agricultor e vendem ao Instituto Rio-grandense de Arroz." Êste é quem encaminha o produto para as fontes de consumo. O seu resultado líquido, segundo estudos citados, entre os balanços de 46 e 47, representou cêrca de 40 por cento do lucro da lavoura rizícola e 25 por cento de tôdas as atividades ligadas à produção e ao comércio do cereal em caso. Outro bom negócio, como se vê. O relatório insere pormenores do plano feito pela Comissão Estadual (do Rio Grande do Sul) de Obras de Irrigação e que é realmente interessante. Aliás, tratando do arroz, cuidou praticamente só da produção gaúcha e condenou a existência de mais de um programa de trabalho com a mesma finalidade e a política atual do IRGA, lançando aí duas alternativas: ou a modificação da política seguida ou sua extinção. Como sempre, optando, tanto quanto possível, por não definir um critério único. No último caso (sendo êste o caminho preferido) manda que as taxas *porventura* eliminadas beneficiem o produtor, seja diretamente pelo aumento de preço, seja indiretamente pela manutenção de serviços de interêsse da classe. Ora, havendo a eliminação de taxas e desaparecendo um intermediário monopolista, estariam automaticamente beneficiados o produtor e o consumidor. Manda executar o plano de irrigação da Comissão Estadual de Obras de Irrigação da Secretaria de Viação e Obras Públicas do Rio Grande do Sul; manda dar assistência técnica ao agricultor; aconselha a mecanização; se reporta às misturas panificáveis e dá verba para o Instituto Agronômico de São Paulo realizar trabalhos no Vale do Paraíba. Tudo isto importará em 155.000.000 de cruzeiros. E as demais regiões rizícolas do Brasil? O Plano, nas suas considerações, se refere ao Maranhão, Alagoas, Sergipe, Paraíba, Minas Gerais. Mas nenhuma dotação, nenhum serviço específico programado.

d) Batata

Nesta parte *lembra-se* a conveniência de localizar produtores estrangeiros que já tenham bastante conhecimento dos métodos empregados para a produção de tubérculos para sementes. Surge também a idéia do monopólio, pelo govêrno, da exploração da apatita de Jacupiranga e Camisão e outras existentes no território nacional, bem como *criar créditos especiais* às cooperativas para que possam importar diretamente adubos necessários às culturas de seus associados.

As sugestões, porém, se referem a medidas de emergência, e compreendem: a importação, pelo Govêrno, de *sementes de batatas do estrangeiro*, que devem ser *adquiridas diretamente por comissão oficial* nos centros de maior produção: distribuição pelo Govêrno Federal, em colaboração com os Governos dos Estados e Municípios das sementes adquiridas no exterior; auxílio financeiro aos lavradores para compra de adubos, fungicidas, inseticidas, máquinas agrícolas em geral *ou* a venda dêste material a preoços mínimos e a prazos longos, pelo Govêrno,

(Continua na pág. 147)

SANGUE DO BRASIL

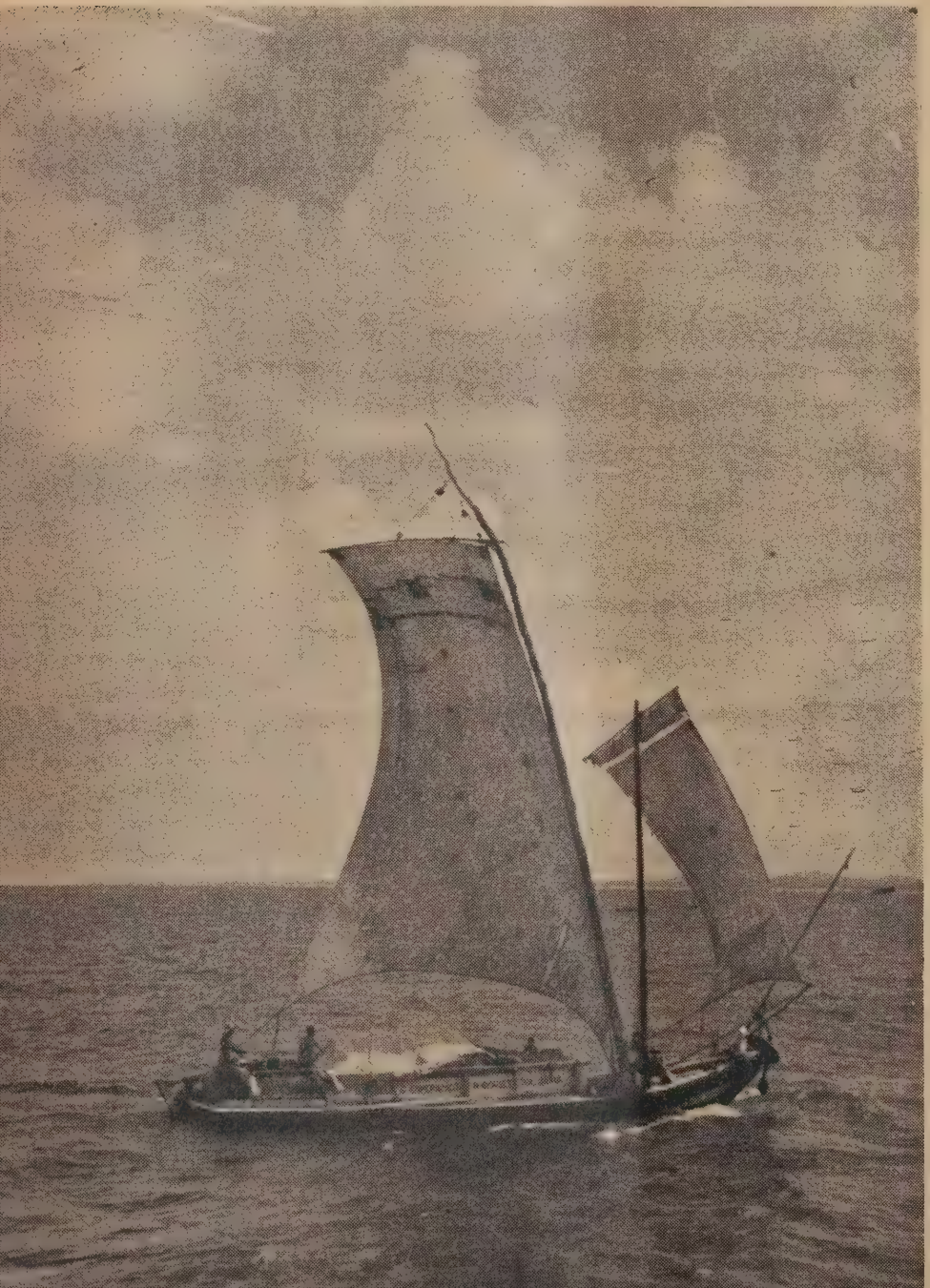
TROCAS INTERNAS

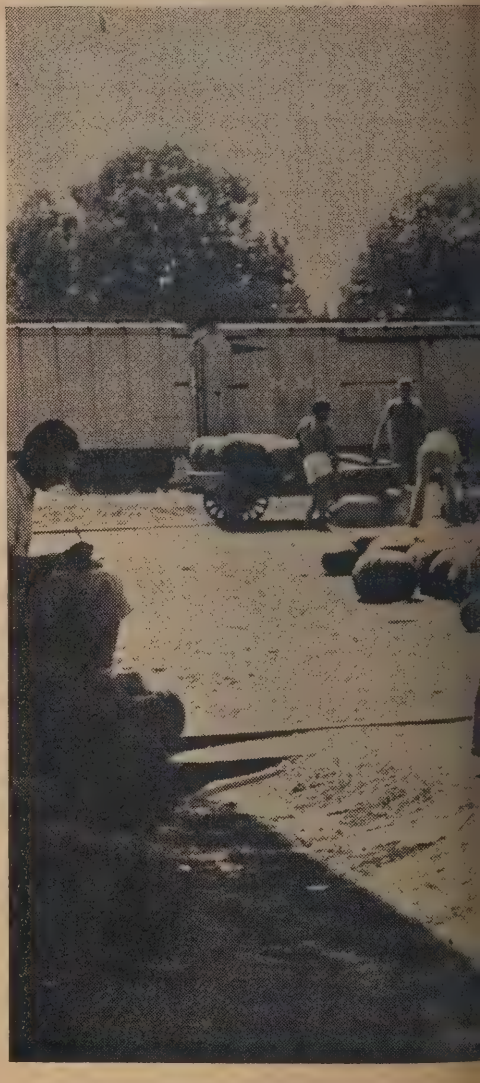
O comércio interno é o sangue do país. Dêle vive o organismo nacional. E porque seus métodos são antiquados e as condições gerais não permitem seu desenvolvimento. estiola-se a riqueza de muitas regiões e os desequilíbrios de produção e consumo confundem a economia.

Nesta reportagem alinhamos números e aspectos inéditos no que concerne às trocas internas. E mostramos três das vias principais por onde se desenvolve o comércio.

O mar, grande caminho do litoral percorrido pelos barcos típicos do norte. O trem de ferro, ainda não estendido de acôrdo com as necessidades. E o rio, fator de civilização, depositário de muitas esperanças nacionais.

Tempo de leitura: 25 minutos.





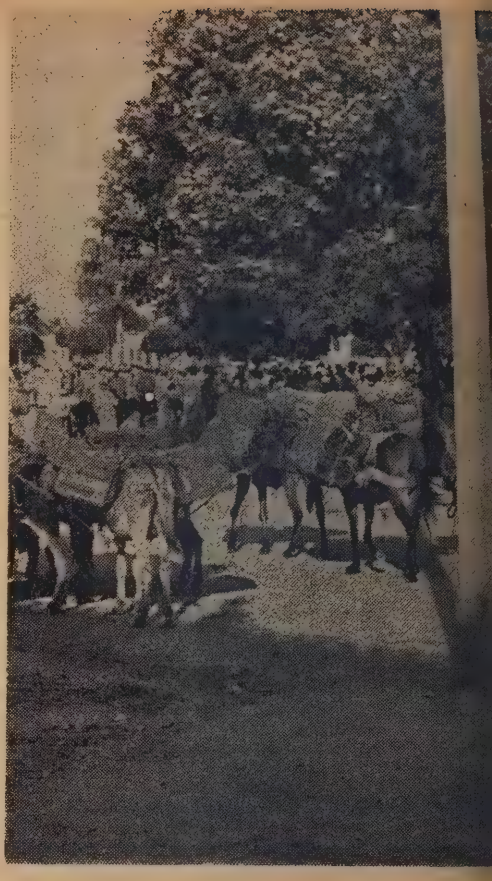
AS dificuldades que se opõem a estudos relativos ao comportamento do mercado interno, no Brasil, são imensas. Resultam elas, em boa parte, da deficiência dos levantamentos estatísticos do comércio por vias interiores, mas outras causas ponderáveis contribuem para que as conjeturas e as hipóteses ocupem o lugar reservado aos fatos concretos. A extensão do território nacional e o sistema de ocupação social do espaço político abrangido pelo Brasil devem ser responsabilizados pela criação de verdadeiros bolsões econômicos, nas diversas regiões fisiográficas do país.

Êsses bolsões, precariamente interligados, têm funcionado, em alguns períodos da história nacional, como ilhas, o que obrigou conhecido sociólogo patrício a denominar o Brasil de arquipélago econômico. Uma prova de quanto de verdade existe nessa denominação pode ser buscada nos anos difíceis da última guerra. A pirataria submarina, afastando da circulação os barcos mercantes, isolou o sul do nor-

deste e do norte, e exigiu de cada uma dessas regiões um amplo e profundo esfôrço no sentido do auto-abastecimento, ou da auto-suficiência, esfôrço que em alguns setores foi coroado de pleno êxito.

A medida dêsse esfôrço, contudo, não se tornou possível, e isto porque, a exemplo do que se verifica com o comércio interestadual por vias internas, as estatísticas da produção, inclusive as da produção agro-pecuária, contêm debilidades por todos reconhecidas. A primeira diz respeito ao chamado consumo local. Aos que confrontarem, em referência a determinado produto de consumo obrigatório, as estatísticas de produção, de exportação e de importação, em largo período de tempo, e relativamente a qualquer área determinada, choca o encontro de quotas injustificáveis de consumo "per-capita", fenômeno cuja compreensão necessariamente reside na impossibilidade de dominar-se estatisticamente a circulação interior das riquezas e, em grande escala, de levantar-se os quantitativos realmente produzidos. As estatísticas de produção, em quase todos os casos, são restritas aos quantitativos produzidos para a venda, dos quais escapam os consumidos no local — o chamado consumo doméstico.

Se êsse vício afeta em medida insignificante as grandes lavouras alimentares, como o café, o arroz e o milho, o mesmo já não se pode dizer de outras, como a de mandioca, a de aipim, a de batata, etc. Ora, o simples re-



OS PARADOXOS DO TRANSPORTE NO BRASIL

País de grande vastidão territorial e de infinita variedade de regiões, o Brasil tem no transporte fator primordial de progresso. E uma nova diversidade se observa nêles, como fixamos nestas duas páginas onde se vêem desde o avião, o mais moderno meio de transporte, até a tropa e a carga transportada por bois. Em alguns casos, o avião e o barco, o moderno e o primitivo, se encontram em regiões remotas como no Rio Amazonas. No transporte está um dos mais sérios problemas das trocas internas.

gistro da evasão em foco basta para apontar uma das mais sérias debilidades dos elementos indispensáveis até mesmo aos mais singelos e comedidos exames do mercado interno brasileiro. Aliás, em matéria de estatísticas de consumo em geral, existe pobreza franciscana. Tôdas as investigações procedidas até aqui, em referência ao assunto, baseiam-se no clássico consumo aparente, jôgo aritmético das cifras relativas à produção e às trocas. Se os dados de produção, além de conterem vícios cuja medida se torna praticamente impossível, são limitados a certos grupos de mercadorias, os balanços das condições existenciais dos Estados e Territórios brasileiros têm de repousar, quase que exclusivamente, nas estatísticas das trocas, notadamente das trocas por cabotagem. De certo modo, em verdade, elas podem dar conta da paisagem econômica de cada uma das Unidades da Federação.

A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

A extensão do litoral brasileiro aponta ao Brasil um destino marítimo. Quatro séculos e meio transcorridos desde o descobrimento, pouca coisa se fêz no sentido dêsse destino. Mais de 40 por cento da tonelagem dos navios mercantes que servem aos portos brasileiros pertencem a barcos estrangeiros. A indústria brasileira da construção naval, que já foi próspera durante o Império, hoje se encontra praticamente inativa. As embarcações de que dispõem as companhias nacionais, especialmente as de caráter oficial, são antiquadas e anti-econômicas

O privilégio que lhes foi concedido, desde a instauração da República, das relações de cabotagem, ao invés de fator de estímulo, teve atuação diversa. Apenas 34 emprêsas de navegação existiam no Brasil, em fim de 1946, com movimento superior a 10 mil toneladas de transporte, no ano. Delas, tão somente 4 faziam tráfego de longo curso. As embarcações em tráfego regular somavam 248, com uma tonelagem de carga de pouco mais de 532 mil toneladas, e ocupando pouco mais de 12 mil marujos.

E' de ver que a pobreza da frota mercante do país deve ser responsabilizada, de algum modo, pelo fraco desenvolvimento das trocas de cabotagem, de vez que, a exemplo do que se verifica com outros meios de transportes, não tem exercido a navegação marítima, no Brasil, uma função pioneira. Não apenas durante o período da guerra, mas também em épocas normais, os estoques de muitos artigos se acumulam na maioria dos portos do litoral, à espera de praça nos navios. Uma situação dêsse porte cria não apenas embaraços ao abastecimento dos centros de consumo como se reflete, de maneira ponderável, no próprio comportamento da produção, que se contém em níveis facilmente colocáveis naqueles centros.

Aos que tentem pesquisar o desenvolvimento da navegação brasileira de cabotagem, a grande surprêsa será a constatação de que, em época alguma, chegou ela a atender razoavelmente às necessidades nacionais. Como é sabido, as feitorias criadas pelos portuguêses foram plantadas em frente ao mar, tanto assim que seus fundadores grangearam, da parte de Frei Vicente do Salvador, o apelido de "caranguejos que apenas arranhavam o litoral". Ora, essa circunstância possibilitava o florescimento da cabotagem. No entanto, isto não se verificou.

A comunicação entre êsses núcleos primeiros da colonização sofria ásperas e continuadas restrições ditadas pela sujeição econômica à metrópole, a qual visava o mais possível impedir o inter-curso interno das mercadorias. Essa situação era mantida pela necessidade de favorecer o comércio e transportes lusitanos, que se beneficiavam dessas deficiências grangeando uma

O SÃO FRANCISCO

Grande via natural, o São Francisco é típico nos seus "gaiolas" e nas suas barcas enfeitadas.

posição invejável para os suprimentos vindos diretos do Reino, os quais perderiam êsses mercados com um intercâmbio mais intensificado das capitanias.

CABOTAGEM NOS SÉCULOS PASSADOS

As dificuldades opostas ao abastecimento dos diversos centros de povoação e penetração do Brasil-Colônia, dificuldades oriundas do fato de os barcos portuguêses estarem condenados a navegar em comboio, por receio dos piratas, essas dificuldades t veram, contudo, o mérito de fixar zonas de influência comercial. A Bahia tornou-se, dessa maneira, o grande centro supridor das praças de Sergipe; o mesmo se verificou com Pernambuco em referência ao Rio Grande do Norte, à Paraíba e à Alagoas; com o Maranhão e mrelação ao Ceará, ao Piauí, ao Pará e ao Amazonas; com o atual Distrito Federal em relação à Minas Gerais, à Goiás, ao Espírito Santo e ao Estado do Rio; com São Paulo relativamente ao Paraná e à Santa Catarina.

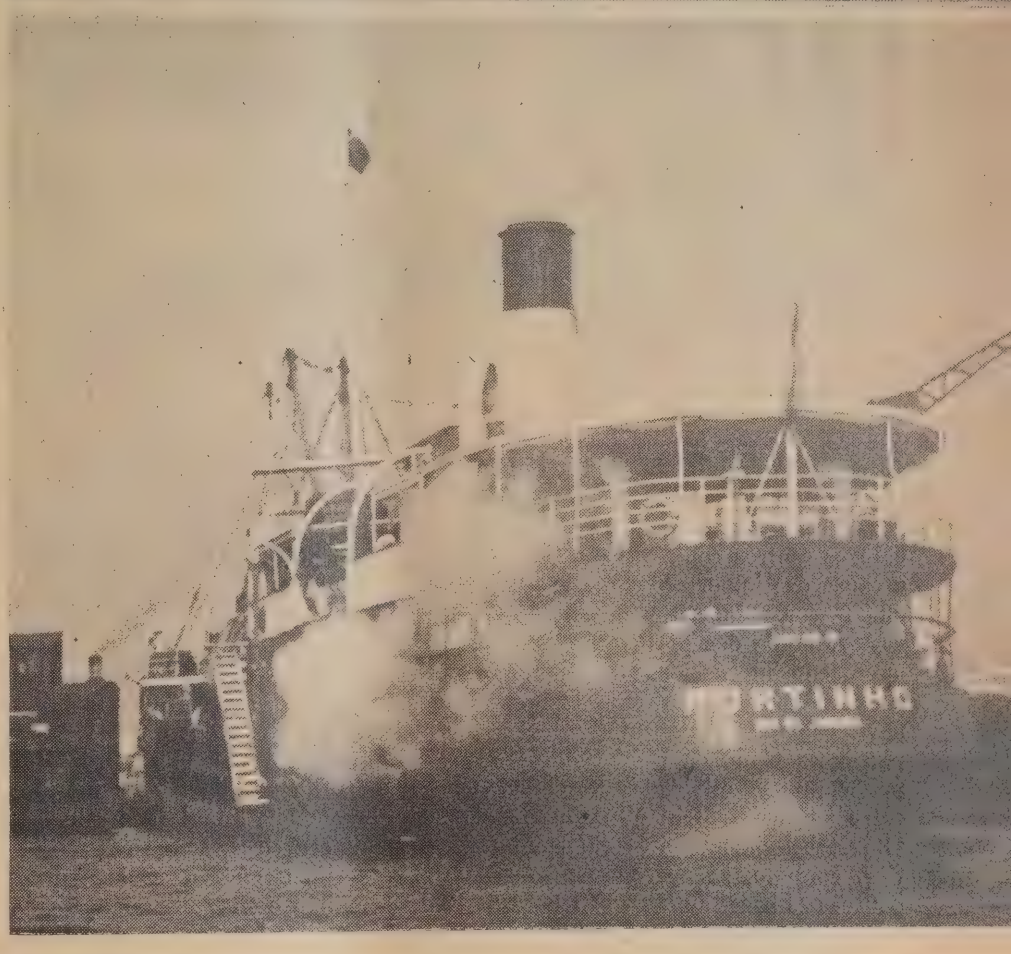
A BALSA

Indicativo da pobreza nacional são as balsas. Os caminhões, peça importante do comércio interno, encontram obstáculos nos rios. Faltam pontes. E a balsa, morosa, perigosa e difícil, é a solução.

O Roi Grande do Sul, contudo, pelos produtos que possuía, trigo, carne, manteiga e banha, especialmente, supria deficiências de todo o organismo nacional. E' de ver que essas zonas de influência comercial correspondiam a centros de confluência marítima, dos quais partiam e para os quais rumavam pequenos navios destinados a atender às necessidades dos demais portos do extenso litoral. Êsse fato, guardadas as devidas proporções, ainda hoje se repete, e assistimos os portos de Santos e do Rio contribuírem com mais de 44 por cento do movimento marítimo brasileiro, atraindo, para posterior reencaminhamento, as mercadorias procedentes do exterior.

Para se ter uma idéia do pequeno curso da navegação de cabotagem do Brasil, àquela época, basta referir que, em mapas de importação da Bahia, de 1803, a distribuição das origens dos navios entrados no pôrto de Salvador, vindos de portos brasileiros, era a seguinte: Alagoas, 40; Caravelas, 25; Cotinguiba (Sergipe), 57; Pernambuco, 24; e Rio Grande do Sul, 70. Utilizavam-se navios de pequeno porte nesse comércio interior não só pelo receio da pirataria como porque, no diber de Azeredo Coutinho, "os navios pequenos são melhores", uma vez que "acham fretes e não estão muito tempo nos portos à espera de carga".

Mas não apenas isto. Há o problema do frete. Êsse problema é equacionado, e muito bem, por Soares de Sousa, em publicação quase oficial editada nos primeiros dias do Império. Disse êle: "Todos sabem que os campos do sul e centro do Império são abundantes em gado lanígero, vacum e suíno, bem como ninguém que tenha viajado o Brasil pode ignorar quanto são piscosas as costas e rios internos do país; os legumes e cereais se pro-



NAVIOS E BARCOS

O Lóide Brasileiro simboliza a navegação de cabotagem. Como somos principalmente um povo litorâneo, estando em frente ao mar os principais centros de produção e consumo, os navios alcançam posição vital no panorama econômico brasileiro. O exemplo da guerra, com o norte angustiado por manufaturas, e o sul por matérias primas, está vivo. Dos dois navios do Lóide que vimos acima, o "Murtinho" é ainda mais significativo por ser o navio dos pequenos portos. Como os navios, importantes são os barcos dos rios.

A GLORIFICAÇÃO

De norte a sul, variam os barcos. Êles podem ser esguios e rápidos no Amazonas, sóli Bahia, a vapor no sul. E' estreita, porém, a dependência, e constante, das economias regi

duzem em grande abundância, mas ainda assim os seus preços são elevados pelas dificuldades de transportes para os centros comerciais, sendo essa a causa das importações dessa espécie que fazemos do estrangeiro".

A franquia dos portos brasileiros à navegação internacional teve como resultado imediato o enfraquecimento da navegação de cabotagem. A concorrência no plano da produção fêz eliminar muitas atividades florescentes, entre as quais a triticultura nacional. O restabelecimento do comércio interior, contudo, se operou, pouco em pouco, nas bases antigas. Em 1853-54, vamos encontrar, dando entrada na Alfândega do Rio de Janeiro, algodão em rama e açúcar de Pernambuco e da Bahia, azeite da Bahia, Alagoas, Maranhão e São Paulo, calçados da Bahia, de Pernambuco e do Ceará, objetos de luxo de Pernambuco, doce da Bahia.

A importação total do Rio de Janeiro, naquele período, alcançou pouco mais de 2 milhões de cruzeiros. Pois bem, somente do Rio Grande do Sul, e em produtos da pecuária, montaram as aquisições a quase 1 milhão e 231 mil cruzeiros. Curioso assinalar que, então, e apesar de contar com a presença da Côrte, não era o Rio de Janeiro o pôrto mais importante do país. O movimento registrado pela Bahia e por Pernambuco era maior do que o do atual Distrito Federal.

OS BOLSÕES ECONÔMICOS

A importação da Bahia, no período acima referido, montava a 3 milhões e 599 mil cruzeiros, dos quais 1 milhão e 389 mil cabiam a mercadorias procedentes de Sergipe. A importação de Pernambuco atingia a 4 milhões e 311 mil cruzeiros, sendo a contribuição do Rio Grande do Sul da ordem de 1 milhão e 219 mil cruzeiros. A existência dos bolsões econômicos evidencia-se naquela conjuntura, por mais uma vez, através das trocas de pequeno âmbito já assinaladas.

As importações do Maranhão totalizavam 533 mil cruzeiros; delas, 187 mil favoreciam o Ceará. As importações de São Paulo totalizavam 354 mil cruzeiros; delas, 299 mil favoreciam o Rio de Janeiro. As importações do Pará totalizavam 461 mil cruzeiros; delas, 289 mil favoreciam o Maranhão. As importações do Ceará totalizavam 54 mil cruzeiros; delas, 18 mil favoreciam o Maranhão. As importações de Alagoas totalizavam 289 mil cruzeiros; delas, 128 mil favoreciam Pernambuco. As importações de Sergipe totalizavam 242 mil cruzeiros; delas, 218 favoreciam a Bahia. As importações do Rio Grande do Norte totalizavam 28 mil cruzeiros, delas, apenas 372 cruzeiros não favoreciam Pernambuco.

Vinte anos depois, o comércio interprovincial de cabotagem montava a 187 milhões de cruzeiros. As províncias cujas importações excediam as exportações eram as seguintes, registrado ao lado o respectivo "deficit":

	Cr$
Pernambuco	1 569 100,00
Bahia	432 000,00
Rio Grande do Sul	972 700,00
Maranhão	451 600,00
Ceará	180 500,00
Paraná	1 487 800,00
Rio Grande do Norte	31 900,00
Piauí	321 200,00
Amazonas	2 034 100,00
Mato Grosso	850 600,00

Êsses "deficits", convém assinalar, fluíam muita vez da incorporação, à soma das importações, das mercadorias que apenas sofriam o fenômeno de trânsito já assinalado anteriormente: recebidas por uma província eram encaminhadas a outras que as iam consumir. O Rio de Janeiro, por exemplo, servia de entreposto para Minas

DOS BARCOS

dos no nordeste, de duas velas e bojudos na onais com êste primitivo meio de transporte.

OS BARCOS DA BAHIA

Típico como o que houver de mais típico na Bahia são os barcos que ligam o recôncavo produtor ao Pôrto de Salvador. Guardam características orientais, reminiscências que se perdem nos tempos. São belos e úteis os barcos da Bahia.

Gerais, Goiás e parte de São Paulo e Espírito Santo, a mesma função desempenhando Pernambuco e Bahia.

As províncias com balança comercial favorável, em 1874, eram as seguintes:

	Cr$
Rio de Janeiro	7 364 100,00
Pará	2 692 500,00
São Paulo	12 573 100,00
Paraíba	3 148 100,00
Alagoas	2 196 100,00
Sergipe	3 149 400,00
Santa Catarina	1 694 500,00
Espírito Santo	1 294 000,00

COMPOSIÇÃO DA CABOTAGEM

A nacionalização da cabotagem, inscrita na primeira constituição republicana, encontrou a frota mercante do país em condições de incapacidade para prover a essa exigência. O resultado é que, por longos anos, enormes dificuldades se antepuseram ao intercâmbio interno de mercadorias. Pode-se mesmo dizer que, apenas depois da primeira guerra, o movimento de cabotagem passou a desenvolver uma curva perfeitamente evolutiva, curva que se acentuou após o ano de 1937, com a unidade alfandegária e comercial estabelecida pela constituição do Estado Novo.

Os dados da Tabela I, consignando êsse movimento de 1925 a 1947, permite verificar-se a afirmativa em aprêço. Curioso observar-se que, em 1925, o volume das mercadorias nacionais transportadas foi da ordem de 1 milhão e 614 mil toneladas, no valor de 2 bilhões e 587 mil cruzeiros, representando essas cifras, sôbre os totais de volume e valor, 91,70 e 86,84%, respectivamente, o que demonstra, para aquela época, a insignificância da participação das mercadorias estrangeiras (ou nacionalizadas) no comércio interno do país.

Em 1947, a participação dessas mercadorias estrangeiras (ou nacionalizadas) no conjunto do comércio de cabotagem foi de 11,30% do volume e de 12,20% do valor, cabendo assinalar que, em referência ao volume, foi a mais alta quota verificada nos vinte e três anos em análise. Nos demais, a quota variou numa média de 7%. Os dados da Tabela II consignam a composição do comércio de cabotagem do Brasil, segundo as grandes classes de mercadorias, no período que vem de 1938 a 1947.

A constatação primeira, depois da alta espetacular do valor unitário, alta que traduz em pequena escala a preponderância das manufaturas nas trocas da cabotagem e em grande escala a subida geral dos preços, é a que diz respeito ao aumento progressivo das manufaturas e matérias primas, e à estagnação do comércio de gêneros alimentícios e de animais vivos. Em 1938 a cabotagem acusou um movimento de 304 mil toneladas de manufaturas; em 1947 de 413 mil. Em 1938, a cabotagem acusou um movimento de 1 milhão e 217 mil toneladas de matérias primas; em 1947, de 1 milhão e 855 mil. Em 1938, a cabotagem acusou um movimento de 1 milhão e 86 mil toneladas de gêneros alimentícios; em 1947, de 1 milhão e 85 mil. Em 1938, a cabotagem acusou um movimento de 485 toneladas de animais vivos; em 1947, de 451 toneladas.

DESLOCAMENTO DO EIXO DA CABOTAGEM

Ainda em meados do século passado, as unidades da Federação que apresentavam maior movimento de ca-

botagem eram Pernambuco e Bahia, seguidas, a distância, pelo Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul. Agora, cabe ao Distrito Federal o primeiro lugar, e a São Paulo e ao Rio Grande do Sul, o segundo e o terceiro. Pernambuco ocupa o quarto lugar. Êsse deslocamento do eixo do comércio de cabotagem corresponde ao deslocamento do eixo da produção e do consumo e dá conta das transformações econômicas que se têm operado no país.

Outro índice dessas transformações pode ser buscado no arrolamento das unidades da Federação que oferecem saldos ou "deficits" em suas balanças do comércio da cabotagem. Em 1947, apresentaram saldos os seguintes Estados e Territórios, para os quais se registra a cifra correspondente:

	Cr$
Guaporé	7 583 000,00
Rio Grande do Norte	213 927 000,00
Paraíba	115 905 000,00
Alagoas	208 943 000,00
Espírito Santo	43 435 000,00
Distrito Federal	209 523 000,00
São Paulo	328 775 000,00
Santa Catarina	204 457 000,00
Rio Grande do Sul	458 605 000,00

CARRO DE BOIS E TREM

Não poderia faltar o carro de bois numa mostra dos caminhos das trocas internas. Tão importante quanto o trem, que vemos atrás, é o veículo nacional — carro de bois, sôbre o qual construiu um livro inteiro o Sr. Bernardino de Souza.

O CAMINHÃO

Melhor fôra uma fotografia do caminhão enfrentando as estradas do fundo sertão. Daqueles caminhões do Ceará, que ao mesmo tempo transportam gente e carga. Daqueles veículos do norte cuja carrosseria difere do tipo comum do sul porque é adaptado para gente e carga. Esta, contudo, é bem significativa. Dá uma idéia do valor do caminhão no transporte da produção.

Observa-se, do confronto dessa relação com a do movimento de cabotagem em 1874, o surgimento de dois Estados com elevado saldo positivo: Rio Grande do Norte e Rio Grande do Sul. E também o desaparecimento do Pará e de Sergipe.

O fato pode ser explicado com o desenvolvimento da produção de sal e de algodão, no primeiro caso, e de gêneros alimentares, no segundo, sendo que, em referência ao sal e a gêneros alimentares, se pode dizer que os dois Estados abastecem a maior parte das necessidades do país. No ano passado, a balança comercial de cabotagem foi desfavorável às seguintes unidades da Federação, para cada uma registrado o correspondente "superavit":

	Cr$
Acre	9 768
Amazonas	166 347
Rio Branco	17 498
Pará	58 862
Amapá	13 081
Maranhão	100 757
Piauí	45 180
Ceará	323 017
Pernambuco	157 476
Sergipe	6 956
Bahia	837 066
Rio de Janeiro	50 671
Paraná	3 485
Mato Grosso	673

COMÉRCIO INTERESTADUAL DE CABOTAGEM, SEGUNDO AS GRANDES CLASSES DE MERCADORIAS — 1938/47

(TABELA I)

ANOS	Total	Animais vivos	Matérias primas	Gêneros alimentícios	Manufaturas
			QUANTIDADE (t)		
1938	2 606 695	485	1 216 617	1 085 556	304 037
1939	2 892 550	623	1 285 010	1 300 172	306 745
1940	2 968 557	501	1 412 818	1 225 578	329 660
1941	3 215 044	541	1 625 722	1 195 319	393 462
1942	3 049 161	352	1 585 968	1 124 804	338 037
1943	2 857 530	155	1 534 026	1 016 987	306 362
1944	3 323 526	468	1 668 140	1 255 343	399 575
1945	3 331 874	451	1 731 268	1 196 991	403 164
1946	3 523 215	760	1 900 496	1 199 870	422 089
1947	3 353 738	451	1 854 959	1 085 359	412 969
			VALOR TOTAL (Cr$ 1 000)		
1938	4 100 427	1 401	900 802	1 304 103	1 894 121
1939	4 528 417	1 996	1 030 578	1 437 030	2 058 813
1940	4 876 645	2 595	1 217 094	1 419 285	2 237 671
1941	6 256 424	2 929	1 730 613	1 578 372	2 944 510
1942	6 641 336	1 638	1 886 236	1 734 686	3 018 776
1943	7 340 303	1 448	2 040 875	1 975 915	3 322 065
1944	11 056 136	11 493	3 007 071	3 089 467	4 948 105
1945	12 472 025	8 317	3 236 813	3 637 941	5 588 954
1946	15 354 019	9 019	4 217 886	4 230 590	6 896 524
1947	15 419 673	5 895	4 273 401	4 859 913	6 280 464
			VALOR UNITÁRIO (Cr$/t)		
1938	1 573	2 889	740	1 201	6 230
1939	1 566	3 204	802	1 105	6 712
1940	1 643	5 180	861	1 158	6 788
1941	1 946	5 414	1 065	1 320	7 484
1942	2 178	4 653	1 189	1 542	8 930
1943	2 569	9 342	1 330	1 943	10 844
1944	3 327	24 558	1 803	2 461	12 383
1945	3 743	18 441	1 870	3 039	13 863
1946	4 358	11 867	2 219	3 526	16 339
1947	4 598	13 071	2 304	4 478	15 208

FONTE — Serviço de Estatística Econômica e Financeira.

COMÉRCIO INTERESTADUAL POR VIAS INTERNAS — 1946

(TABELA II)

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
	QUANTIDADE (t)	VALOR (Cr$ 1 000)	QUANTIDADE (t)	VALOR (Cr$ 1 000)
NORTE				
Guaporé	—	—	32	2 250
Acre	(2) 12 310	(2) 81 892	200	1 358
Amazonas	1	320	10 190	54 525
Rio Branco	—	—	2	112
Pará	1 000	8 871	16 683	103 713
Amapá	—	—	3	100
NORDESTE				
Maranhão	29 572	69 076	3 834	48 594
Piauí	4 695	17 643	36 844	210 883
Ceará	71 867	255 858	32 638	310 973
Rio Grande do Norte	21 821	63 139	47 021	252 217
Paraíba	88 502	344 878	102 332	536 036
Pernambuco	119 315	1 001 521	289 540	491 187
Alagoas	211 410	160 329	38 871	211 249
LESTE				
Sergipe	32 377	165 947	14 390	97 141
Bahia	15 089	105 383	75 174	285 229
Minas Gerais	(2) 1 888 442	(2) 3 842 687	516 650	3 397 300
Espírito Santo	111 705	279 529	146 304	369 597
Rio de Janeiro	1 360 342	2 292 669	736 079	3 581 189
Distrito Federal	635 027	7 046 757	2 389 142	7 783 232
SUL				
São Paulo	714 467	7 492 508	1 657 695	5 521 493
Paraná	730 553	1 144 113	174 013	1 117 105
Iguaçu	(3) 655	(3) 1 895	2 081	21 302
Santa Catarina	223 814	661 171	113 160	607 833
Rio Grande do Sul	61 226	721 984	61 027	613 257
CENTRO-OESTE				
Pnta Porã	—	—	310	7 034
Mato Grosso	(2) 117 984	(2) 162 138	59 206	377 180
Goiás	134 611	384 807	60 501	297 992
BRASIL	(4) **6 586 785**	(4) **26 305 115**	(5) **6 586 785**	(5) **26 305 115**

FONTE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

NOTA — A estatística do comércio por vias internas é iniciativa do I.B.G.E.

Tanto na implantação e organização do serviço, como nos anos iniciais de sua execução, foram encontradas consideráveis dificuldades, fàcilmente compreensíveis. Os resultados relativos a êsses anos, já publicados, refletem, assim, certas imperfeições, sobrevindo que, em algumas Unidades da Federação, a estatística em questão não foi levantada, regularmente, em todos os anos. Em face disso, resolveu-se apresentar neste "Anuário", apenas resultados referentes a 1946, completados, quando não se conseguiram dados para êsse ano, com informações referentes a 1944 ou 1943.

(1) Os dados referentes às Unidades da Federação que importaram do Acre, Minas Gerais, Mato Grosso e Iguaçu incluem, quanto às três primeiras procedências, informações relativas a 1943 e, quanto a última, informações relativas a 1944. — (2) Dados relativos a 1943. — (3) Dados relativos a 1944. — (4) Com as imperfeições mencionadas. — (5) Inclusive importação do Território de Fernando de Noronha e pequenas parcelas correspondentes à mercadorias exportadas sem destino especificado.

O fato em si não possui maior significação de vez que, ainda nos dias de hoje, muitas das unidades da Federação servem ora de escoadouro ora de centro supridor das vizinhas, resultando daí preponderância da exportação ou da importação de cabotagem. Isto, espelhando uma situação até certo ponto natural, evidencia a presença dos bolsões econômicos a que nos referimos anteriormente.

COMÉRCIO POR VIAS INTERNAS

Encontra-se na estatística relativa ao comércio por vias internas, isto é, relativa ao transporte interestadual por ferrovias, aerovias e rodovias, bem assim fluvial e lacustre não compreendido na cabotagem, o elemento essencial dessa afirmação. Essa estatística vem sendo levantada, de há pouco tempo a esta parte, por iniciativa do IBGE e com a colaboração de órgãos regionais, e muito embora ainda se ressinta de imperfeições, traduz,

COMÉRCIO INTERESTADUAL DE CABOTAGEM — 1925/47

(TABELA III)

ANOS	QUANTIDADE (t)	VALOR (Cr$ 1 000)
1925	1 760 055	2 979 084
1926	1 641 896	2 424 806
1927	1 755 290	2 802 894
1928	1 898 752	3 026 398
1929	1 921 352	2 787 880
1930	1 560 032	2 058 446
1931	1 632 840	2 234 409
1932	1 727 541	2 346 731
1933	1 865 641	2 551 114
1934	2 087 376	2 782 035
9135	2 179 652	2 297 531
1936	2 365 322	3 794 450
1937	2 523 284	4 255 161
1938	2 606 695	4 100 427
1939	2 892 550	4 528 417
1940	2 968 557	4 876 645
1941	3 215 044	6 256 424
1942	3 049 161	6 641 336
1943	2 857 530	7 340 303
1944	3 323 526	11 056 136
1945	3 331 874	12 472 025
1946	3 523 215	15 354 019
1947	3 353 738	15 419 673

FONTE — Serviço de Estatística Econômica e Financeira.

de algum modo, o aspecto primordial aqui registrado.

Em 1946, por exemplo, a totalidade da exportação do Acre encaminhou-se para o Amazonas e o Pará; a maioria das exportações do Pará se destinou ao Maranhão; a quase totalidade das exportações do Maranhão se destinou ao Piauí, e as do Piauí ao Ceará e à Bahia. O maior movimento do comércio por vias internas do Ceará foi com o Piauí, Rio Grande do Norte, Paraíba e Pernambuco; o do Rio Grande do Norte foi com a Paraíba e Pernambuco; o da Paraíba foi o Rio Grande do Norte, Pernambuco e Ceará; o de Pernambuco foi com todos os Estados do nordeste; o de Alagoas foi com Pernambuco, Sergipe e Bahia.

As trocas por vias interiores de Sergipe se processam, em sua maioria, com a Bahia, Alagoas e Pernambuco; as da Bahia, com Sergipe, Minas Gerais e Pernambuco; as de Minas Gerais, com o Distrito Federal, Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Espírito Santo; as do Espírito Santo, em sua quase totalidade, com Distrito Federal, Rio de Janeiro e Minas Gerais; as do Rio de Janeiro, com o Distrito Federal, Espírito Santo, Minas Gerais e São Paulo; as de São Paulo, com Minas Gerais, Rio de Janeiro, Distrito Federal e Estados do sul e centro-oeste; as do Paraná, em sua maioria, com São Paulo e Santa Catarina; as de Santa Catarina, com os Estados do sul, Distrito Federal e Rio de Janeiro; as do Rio Grande do Sul, com Distrito Federal e Estados do sul; as de Mato Grosso, em sua quase totalidade, com S. Paulo; as de Goiás, preponderantemente com Minas Gerais e São Paulo.

Duas unidades federadas estão presentes nas pautas de importação de tôdas as demais: Rio Grande do Sul, que é o grande centro abastecedor de mercadorias de consumo obrigatório, e Distrito Federal, que é o grande centro supridor de todo o país, por vias internas.

SALDOS E "DEFICITS"

O comércio brasileiro por vias internas, em 1946, foi, conforme se pode verificar na Tabela III, superior ao registrado na cabotagem. Isto dá tonta do amplo desenvolvimento do mercado interno do país, que se amplia de maneira continuada. Curioso arrolar, para o ano em foco, os Estados e Territórios que obtiveram saldos positivos em suas trocas com os demais:

	Cr$
Acre	80 534 00,000
Maranhão	20 482 000,00
Pernambuco	510 334 000,00
Sergipe	68 806 000,00
Minas Gerais	445 387 000,00
São Paulo	1 971 015 000,00
Paraná	27 008 000,00
Santa Catarina	53 338 000,00
Rio Grande do Sul	108 727 000,00
Goiás	86 815 000,00

Ao contrário do que se verifica com o comércio de cabotagem, o Distrito Federal é deficitário, no que diz respeito às vias internas. Maior "deficit" do que o Distrito Federal só é registrado pelo Estado do Rio de Janeiro, conforme se constata da leitura dessa relação, onde surgem as unidades da Federação para as quais se apurou "deficit" na balança comercial por vias internas, em 1946:

	Cr$
Amazonas	54 005 000,00
Pará	94 842 000,00
Piauí	193 240 000,00
Ceará	55 115 000,00
Rio Grande do Norte	189 078 000,00
Paraíba	191 158 000,00
Alagoas	50 920 000,00
Bahia	179 846 000,00
Espírito Santo	90 068 000,00
Rio de Janeiro	1 288 520 000,00
Distrito Federal	736 475 000,00
Iguaçu	19 407 000,00
Mato Grosso	215 042 000,00

CONCLUSÃO

Infelizmente, os elementos relativos ao comércio por vias internas, em 1947, ainda não estão conhecidos, o que é uma pena porque poderão explicar, como o desvio do eixo dos transportes, a retração observada no movimento da cabotagem, no ano findo. Êsse deslocamento do eixo dos transportes não é uma hipótese destituída de senso. Durante os dias da guerra, a diminuição de veículos de carga — caminhões, com especialidade — teve uma atuação decisiva no comportamento das trocas interiores.

E' bem verdade que, na mesma conjuntura, reduziu-se o tráfego marítimo, mas no ano de 1946, êsse, de boa parte, já se encontrava refeito, enquanto pesava sôbre a rodoviação o desfalque e a insuficiência. No ano findo, êsse pêso foi grandemente suavizado, e centenas e centenas de veículos se puseram em movimento. Se tivermos presente a circunstância de a economia brasileira estar, de maneira ponderável, contida em verdadeiros bolsões, geralmente servidos por estradas de rodagem, então deveremos concluir que aumentou, de vulto, o comércio interestadual por vias internas, em grande porção à custa da cabotagem.

Isto poderá explicar, caso traduza a verdade, a queda do comércio de cabotagem, em 1947, queda de volume em relação a 1946, e também do valor unitário. Tanto mais pode ser real a explicação quando se constata que a classe de mercadorias que determinou a baixa foi a de manufaturas, cujo transporte por estrada de rodagem, dentro dos bolsões econômicos, se justifica, do ponto de vista econômico, dado seu alto preço.

Caso contrário, a explicação há de ser buscada numa crise de estrutura da economia nacional, especialmente no seu setor industrial, crise que, constatada, exigirá remédios heróicos, pois que evidencia a precariedade dos mercados internos brasileiros.

MUITO IMPORTANTE

A BATALHA DA CRIANÇA

Martagão Gesteira

Diretor Geral do Departamento Nacional da Criança

A perda anual do Brasil em vidas que deixam de florescer é verdadeiramente fantástica. Tanto que promover meios com que evitar as altas cifras de mortalidade infantil que nos envergonham tem sido designado como verdadeira batalha de sobrevivência do país.

O Embaixador Osvaldo Aranha, falando a respeito, recentemente, disse que o Brasil teria de escolher entre viver por suas crianças ou morrer por elas. E o Ministro Clemente Mariani, titular da Educação e Saúde, num discurso que ficou famoso como brado de alerta, pronunciado no início do movimento financeiro da Campanha Nacional da Criança disse, emocionando os brasileiros, que no Brasil, em cada "breve perpassar de dois minutos morre uma criança"...

A respeito do problema, sem dúvida muito importante, escreve, especialmente para O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, o Prof. Martagão Gesteira, as palavras que seguem.

NOS países como o Brasil, de imensa extensão territorial e população demasiado escassa para cobrí-la, daí resultando ficarem imensas extensões do solo sem braços para cultivá-lo, explorá-lo e valorizá-lo, o problema do povoamento assume proporções momentosas.

No Brasil êsse problema, se as coisas continuarem como as vinham deixando a nossa preocupação e a nossa imprevidência, só tem possibilidades de ser satisfatoriamente solucionado pela imigração, indo buscar gente a outras plagas e a outras raças. O método natural, o que resulta do excesso da natalidade sôbre a mortalidade, método que seria de muito o preferível, pois já se tem dito e com inteira razão, que o melhor imigrante é a criança, não comporta infelizmente entre nós grandes possibilidades, por isso que o saldo demográfico brasileiro é insignificante.

Não é que seja baixa a nossa natalidade. Não temos realmente que temer aquêle flagelo tão acentuado, nos últimos tempos, em vários países da Europa e principalmente na França, sempre magnífica e sempre grandiosa, mas cuja derrota na primeira guerra mundial o Marechal Petain, que dessa primeira feita se cobriu de tantas glórias no empenho de salvá-la, para vir, no fim da vida, por ocasião do segundo conflito, tristemente traí-la, havia atribuido ao número menor de homens com que contava para defendê-la. Ter-se-ia assim confirmado, a ser verdadeira a explicativa do Marechal, a profecia de outro, que a viria também trair a França, apunhalando-a pelas costas. Mussolini, em artigo publicado no "Sunday Espress" de 26 da agôsto de 1934, sob o título "O Futuro da Raça Branca", apontava o grande perigo que êsse país estava a correr com a sua crescente desnatalidade, concluindo que êle não teria um momento a perder se quisesse ainda salvar-se.

Tal problema não existe no Brasil. A nossa natalidade é, de um modo geral, elevada. Há até regiões do país, sobretudo no Norte, que se destacam pela grande fecundidade dos seus habitantes.

A sementeira dos brasileiros é fecunda e profusamente plantada, mas a ceifa que nela realiza a

morte é tamanha que resta muito pouco para desabrochar e florescer.

A mortalidade é no Brasil consideravelmente alta. U'a média tirada das suas capitais a situa nos arredores de 110 por mil. Quer isso dizer que para 1.000 crianças que nascem vivas anualmente no Brasil, 110 sucumbem entre o 6.º e o 9.º mês da vida intra-uterina. Se a essa cifra juntarmos a dos abôrtos isto é a dos produtos que são expulsos antes do 6.º mês de gestação, cifra que não entra no cômputo da mortinatalidade, mas que as melhores estatísticas consideram quatro vêzes mais alta, teremos uma idéia da rasoira feita pela morte na sementeira que a fecundidade dos brasileiros vai plantando para perder.

Vejamos agora o que acontece com os que nascem vivos. E vejamos sem levar em conta a questão da qualidade, isto é, sem atentarmos na cifra dos disgênicos e cacogênicos, ou seja, dos que nascem deformados, tarados, degenerados, produtos aos quais não foi assegurado o "direito de ser bem nascido". Vejamos o fenômeno da mortalidade infantil. Êle se notabiliza no Brasil por duas tristes particularidades.

A primeira é a altura calamitosa das suas cifras, que nos põem numa situação deprimente quando em cotejo com as das outras nações americanas, para só falar do nosso continente. E' o que ressalta, de modo tristemente eloquente, do gráfico organizado pelo Dr. Luiz Siri, Vice-Diretor da Assistência à infância de Buenos Aires, para uma conferência que realizou em Washington, em 1946, e no qual colocamos o Brasil no lugar indicado pelos seus coeficientes, que não figuravam no gráfico original. Note-se, porém, que os dados sôbre os quais foi levantado êsse gráfico, se referem ao quinquênio de 1936-1940, quando o coeficiente de mortalidade no Chile foi de 209,24 por mil. No quinquênio de 1941-1945 já a mortalidade infantil desceu no Chile para 170,4 por mil, ao passo que a do Brasil se manteve nos arredores de 200 por mil. Quer isso dizer que o Brasil é atualmente o país de mais alta mortalidade infantil em todo o continente americano, o que é triste, mas necessário confessar.

A outra particularidade, que assinala a mortalidade infantil no Brasil, é ainda mais constristadora. Reside na quase imutabilidade das suas cifras. Enquanto em todos os outros países do mundo culto os coeficientes de mortalidade infantil decrescem de ano para ano e em algumas cidades com grande rapidez, como aconteceu com New York e Buenos Aires, entre nós êles se mantêm fixos, sem tendência para o decrescimo, a não ser em algumas, muito poucas, das Capitais, como S. Paulo, Belo Horizonte, Pôrto Alegre e em certos distritos da Capital do País.

E' de todo o ponto absolutamente indispensável acudir a essa situação, ultrajante para os nossos créditos de cultura e de civilização, urge opôr um dique a essa hecatombe anual de crianças, que não nos deve somente entristecer, mas também envergonhar. Êsse dique deverá ser constituído por uma rêde satisfatoriamente ampla de serviços assistenciais à maternidade e à infância, destendida por todo o País.

E' fora de dúvida que o fenômeno da mortalidade infantil tem raízes em fatôres e superfatôres ligados ao grau e ao nível da civilização e que não podem ser influenciados pelas obras de assistência direta à mãe e à criança. Mas, essas obras influem indiscutível e acentuadamente no fenômeno da mortalidade infantil quando atendem plenamente a quatro condições capitais a que se devem ater:

a) — Dispensar uma "proteção integral" à família, não se limitando a cuidar apenas da mãe e do filho e a respeitar a integridade do binômio, mas estender a proteção a família inteira, os outros filhos, a mãe e o pai, porque, como acertadamente escreveu o Prof. Roberto Berro, "se qualquer dêsses elementos está ausente ou falta, por incapacidade legal, moral ou física, a unidade da família entra em sofrimento e as consequências recaem necessàriamente, com maior intensidade, sôbre os seus constituintes mais frágeis, ou sejam as crianças".

b) — Uniformidade de ação, evitando as divergências de diretrizes, com o consequente desperdício de esforços e de atividades.

c) — Forrar-se a campanha assistencial duma campanha educacional, desdobrada paralelamente e com a mesma intensidade, buscando preparar as mães e futuras mães para o exercício seugro e consciente da maternidade.

d) — Alcançar uma amplitude suficiente para apanhar nas malhas da sua rêde u'a massa bastante considerável de assistidos para poder influir nos resultados globais.

Mas, essa tarefa, que não é somente de humanidade e de filantropia, mas de patriotismo, a assumir, no caso brasileiro, as proporções de verdadeira salvação nacional, para que possa lograr amplitude satisfatória e alcançar eficiência plena, é mister seja levada a efeito por atuação conjugada dos poderes oficiais e das instituições criadas e mantidas pela iniciativa particular que estão no problema interessadas.

Nem as últimas, agindo isoladamente, nem os poderes públicos delas desajudados, poderão conseguir algo de eficiente numa tarefa que reclama, mais do que qualquer outra, uma conjugação estreita de esforços e uma coordenação feliz de atividades.

E' isso que se procura alcançar com essa Campanha Nacional da Criança, lançada pessoalmente pelo Presidente da República, o Sr. General Gaspar Dutra, que em 8 de dezembro do ano passado, numa exortação patriótica transmitida pelo rádio aos vários quadrantes do país, concitava todos os brasileiros de boa vontade virem cerrar fileiras em tôrno do Govêrno da República e com êle colaborarem na tarefa em que está seriamente interessado de como êle próprio dizia, amparar e defender as criancinhas desvalidas que nascem sob os céus do Brasil.

No momento em que esta Campanha, hoje já vitoriosamente articulada em tôdas as Capitais do País, entra em franca atividade de angariação de recursos financeiros para cooperar com o poder público nessa nobilitante e patriótica tarefa, é necessário e grato registrar que ao atual Govêrno da República pode, com pleno direito e desassombradamente apelar para o concurso da cooperação dos particulares porque, da sua parte, êle está cuidando muito e muito seriamente do problema, como nenhum antes dêle o fêz.

Um rápido exame do último decênio pôs o fato em relevo, de modo eloquente.

Nos oito primeiros anos dêste decênio, isto é, de 1939 a 1946, as contribuições do Govêrno Federal aos Estados para a causa da criança foram as seguintes:

	CR$
Em 1939	3 200.000,00
" 1940	4.000.000,00
" 1941	nada
" 1942	nada
" 1943	2.905.000,00
" 1944	5.000.000,00
" 1945	5.000.000,00
" 1946	6.000.000,00
TOTAL	**26.105.000,00**

Nos dois últimos anos, entretanto, correspondentes ao Govêrno do General Dutra e à administração do Ministro Clemente Mariani, as contribuições foram:

	CR$
Em 1947	20.000.000,00
Em 1948	51.750.000,00
TOTAL	**71.750.000,00**

Nos dois últimos anos do decênio, isto é no govêrno do General Dutra, as contribuições da União para serviços assistenciais à maternidade e a infância nos Estados e Territórios montaram assim a Cr$ 71.750.000,00 contra Cr$ 25.105.000,00 nos oito anos anteriores.

Com êsses auxílios e de acôrdo com os planos já em franca execução, traçados "in loco" pelos técnicos do Departamento Nacional da Criança, que visitaram para isso, o ano passado e êste, todos os Estados e Territórios da União, planos já em franca execução, teremos até o fim dêste ano mais 624 obras de assistência à maternidade e à infância construídas ou amparadas pelo atual govêrno em dois anos da sua atuação. Essas obras estão, na sua grande maioria, localizadas no interior do país.

Além disso, 97 maternidades e 187 postos de puericultura, na sua maior parte construídos pela Campanha de Rendeção da Criança, levada a efeito pelo Dr. Assis Chateaubriand, que foram pelo atual govêrno encontradas fechadas, muitas a se depredarem, por falta de recursos financeiros para sua manutenção, estarão até o fim do corrente ano em pleno e franco funcionamento, pois que isso é um dos itens do Convênio firmado entre o Departamento Nacional da Criança e a Legião Brasileira de Assistência, Convênio para o qual, vale esclarecer, a Legião entrou com Cr$ 10.000.000,00 e o Departamento com Cr$ 34.000.000,00.

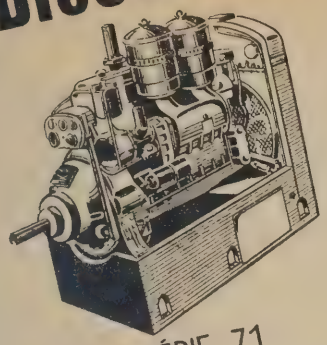
Ainda mais: seis Postos Volantes de Puericultura, três montados sôbre viaturas, um dos quais, o destinado ao Distrito Federal e doado à Campanha Nacional da Criança, devendo os outros irem para Salvador e Fortaleza; dois montados sôbre lanchas, um para o Paraná e outro para o Amazonas; e finalmente montado em avião e destinado a Fundação Brasil Central, estarão até o fim do ano em movimento.

Cumpre ainda dizer que verbas substanciais foram incluídas nos planos dos Estados do Nordeste para a aquisição de leite em pó e farinhas alimentícias para distribuição gratuita nos Postos de serviço.

Finalmente, é necessário dizer que, para o orçamento do próximo ano, foram pedidos pelo govêrno ao Congresso, Cr$ 40.000.000,00 destinados a auxílio às obras de proteção à criança, além de dotações específicas incluídas nas verbas do Polígono das Sêcas, do Vale do Amazonas, e de Obras e Equipamentos, e das somas avultadas que com o mesmo destino figuram no "Plano Salte", ora em estudos no Congresso.

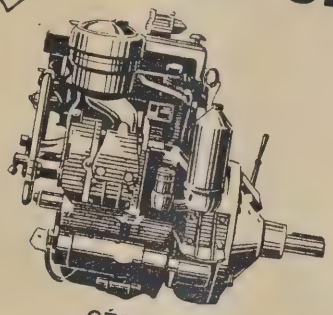
Como se está a ver do exposto, o Govêrno da República está sinceramente empenhado em atacar de frente o poblema, com a intensidade que reclama e pelo que, da sua parte está fazendo, bem merece o concurso da cooperação particular.

A ♣ Diesel GM



SÉRIE 71
Estacionários

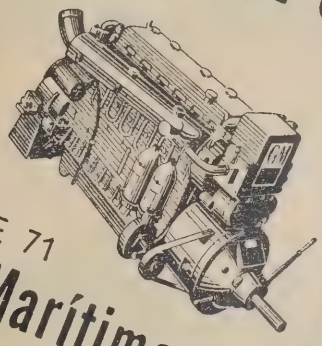
A ♡ Diesel GM



SÉRIE 71
2 Cilindros

GM
GENERAL MOTORS
FÔRÇA DIESEL

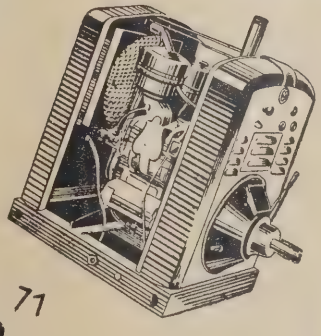
A ◇ Diesel GM



SÉRIE 71
Marítimos

4 Azes

A ♠ Diesel GM



SÉRIE 71
Base Curta

Quatro unidades de primeira escolha... Quatro azes consagrados pela marca Diesel da General Motors, para as mais variadas aplicações. Os motores Diesel GM são de 2 ciclos, o que significa um aproveitamento máximo de energia, além do que são também compactos, econômicos, fáceis de transportar, proporcionando a fôrça requerida no local necessário, de imediato e com inteira segurança. Verifique como um Motor Diesel GM da Série 71 pode oferecer-lhe maiores lucros em seus negócios — Visite o concessionário mais próximo ou escreva-nos pedindo detalhes especiais.

DIESEL GM Produto da General Motors

a fôrça moderna

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Para maiores informações mande êste coupon hoje mesmo à

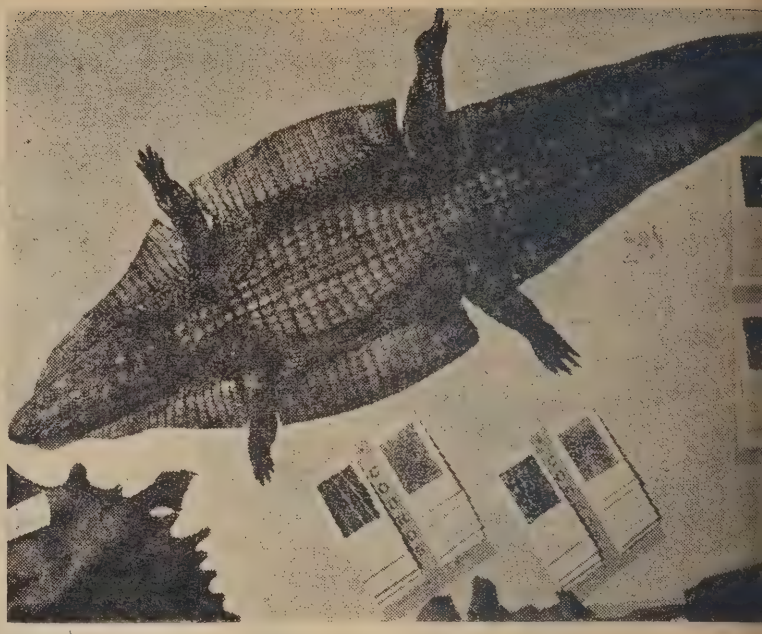
GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Caixa Postal 200-B - São Caetano - São Paulo - Dept. G

Estando interessado na aquisição de um Motor Marítimo/ Gerador de Fôrça/ Diesel GM Industrial/ peço-lhes enviar-me sem compromisso da m/ parte o folheto explicativo.

NOME .....

CIDADE ..... RUA .....



O MINÉRIO E O JACARÉ'

Se capitais nacionais ou estrangeiros quisessem se instalar imediatamente para exploração destas matérias primas, encontrariam os elementos informativos necessários? Não. Embora sejam símbolos de nossas possibilidades em reinos diversos e tão diversamente se encontrem estudados, nem o minério nem o jacaré, que aparecem aí em "stands" de Minas Gerais e do Amazonas, são suficientemente conhecidos do ponto de vista econômico. Muito falta saber sôbre ambos.

Desconhecidos e Despreocupados

Incógnitas do Mercado Interno

Eraldo Pinais Pereira

SE capitais privados, nacionais ou estrangeiros, quisessem se instalar imediatamente em alguma parte do país para a exploração de muitas de nossas riquezas naturais, encontrariam os elementos informativos necessários sôbre o valor de jazídas ou plantas, transportes, capacidade aquisitiva dos mercados próximos, mão de obra, etc.?

Não. Sua primeira função seria de inquérito. E na maioria dos casos teriam de abandonar as informações existentes, fundadas no porque-me-ufanismo e em estimativas absurdas, tendentes sempre a um aumento espantoso com que se encheram e se enchem relatórios oficiais e livros escolares.

Êste é um dos mais sérios entraves ao perfeito desenvolvimento do mercado interno, e constitui elemento de confusão ao conhecimento de nossas reais possibilidades.

Desconhecemos quase tudo sôbre nós mesmos. Uma simples vista de olhos sôbre o fundo do Brasil não nos oferece mais do que um panorama confuso, onde acreditamos vislumbrar riquezas fabulosas escondidas por florestas impenetráveis e áridos desertos, tesouros dourados pela lenda e

Periferia e Centro

Alguns aspectos muito curiosos relacionados com o mercado interno são focalizados neste artigo. Em primeiro lugar, o isolamento em que vivem as unidades da Federação em face da centralização administrativa e financeira. Depois, o pequeno esfôrço por elas empreendido no sentido de anular os tremendos efeitos causados pela centralização, combatida desde o Império mas talvez agravada nos dias que correm. Finalmente, focaliza-se o procedimento dos Estados americanos visando a atração de capitais e técnica para seus domínios.

O assunto é novo, ou antes, aparece na imprensa tratado de modo direto com características de ineditismo, embora seja de há muito sentido.

Tempo de leitura: 15 minutos.

reduzidos não raro a proporções ínfimas ao contato do homem.

Desde a Carta de Pero Vaz Caminha muitas têm sido as desilusões sôbre as terras brasileiras, mas muitas, também, têm sido as surpresas felizes. Tudo oferecido pelo ignorado. Tudo, quase, no clima da aventura.

Quem não se recorda do fantástico cálculo de milhões de cavalos-fôrça que nos dariam as cachoeiras? Hoje, êste cálculo, retificado pelo estudo de muitas comissões nacionais, está reduzido de mais de 40%. O mesmo aconteceu em relação a certos minerais, à borracha, à existência nativa de oleaginosas e outros recursos naturais. Contudo, muita coisa de valor foi achada, suprindo as decepções com novos recursos a desafiar a capacidade de exploração do brasileiro. Até na região ferrífera do Vale do Rio Doce, para onde se voltam as esperanças de altos fornos nacionais e estrangeiros, e que se supunha explorada geológicamente, operários abrindo valas a picareta para a construção de uma estrada descobriram, repentinamente, novos e magníficos veios de manganês...

E o potróleo — que sabemos realmente dêle além das pesquizas no reconcavo baiano e alguns toques no Paraná, São Paulo e Amazonas?

Até nos planos a ignorância está patente. Para nós, que necessitamos vitalmente de fertilizantes, o Plano Salte prevê verbas para estudos sôbre os nossos recursos em fosfatos e, logo, para a instalação de fábricas hipotéticas...

IRMÃOS DESCONHECIDOS

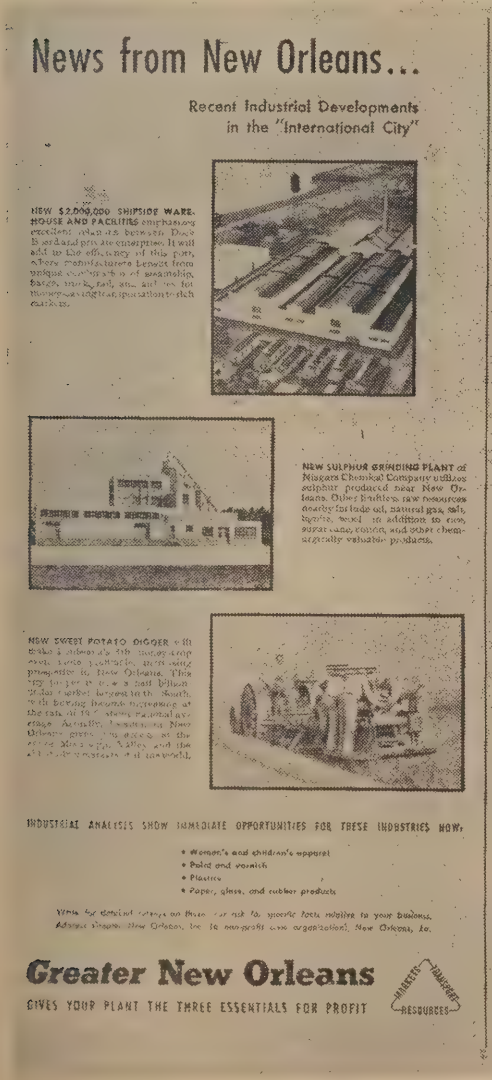
Se desconhecemos os recursos naturais, onde poderiamos fundar um progresso extraordinário, ficamos também na ignorância dos caminhos para o desenvolvimento do mercado interno através o intercâmbio intenso das diversas regiões do país.

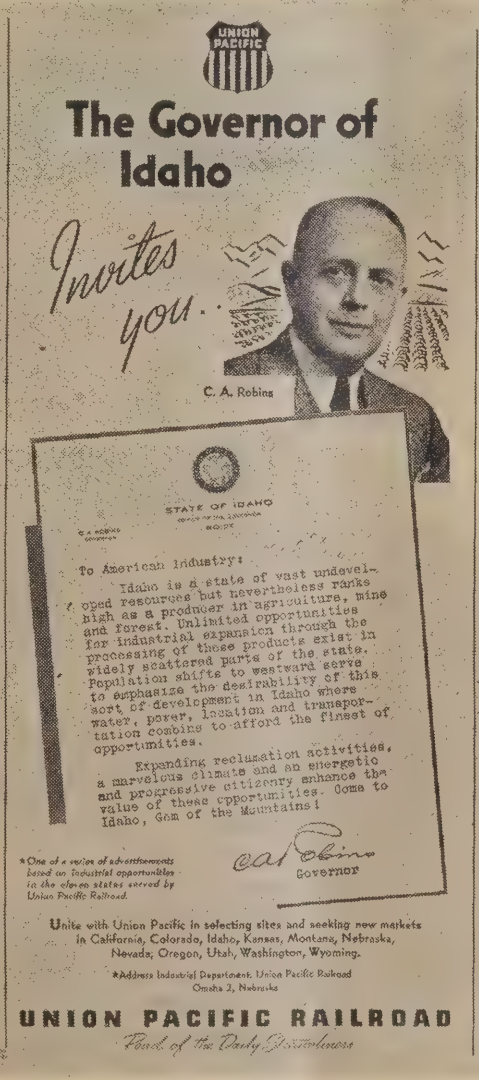
Somos, praticamente, i r m ã o s desconhecidos.

Um grupo, apenas, de produtos circula de norte a sul. Se verificarmos as estatísticas do comércio de cabotagem e das vias internas chegaremos a conclusões curiosís-

O ESTADO ANUNCIA VANTAGENS

Em contraposição, Estados da Federação americana do norte anunciam as suas possibilidades, procurando atrair para seus domínios capitais e técnica que importem em progresso, melhores rendas, melhores condições de vida para o povo, etc. Aí estão "fac-similes" de anúncios publicados em "Fortune" sôbre as vantagens de investimentos em Nova Orleans, Idaho e North Carolina. Não há dúvida — é um exemplo.





SÍMBOLO DE PROGRESSO

A atitude dos Estados americanos, de que temos mais provas nos "fac-similes" vistos acima, procura atingir todos os campos, o industrial como o agrícola, e é ajudada ainda pelas estradas de ferro que os servem.

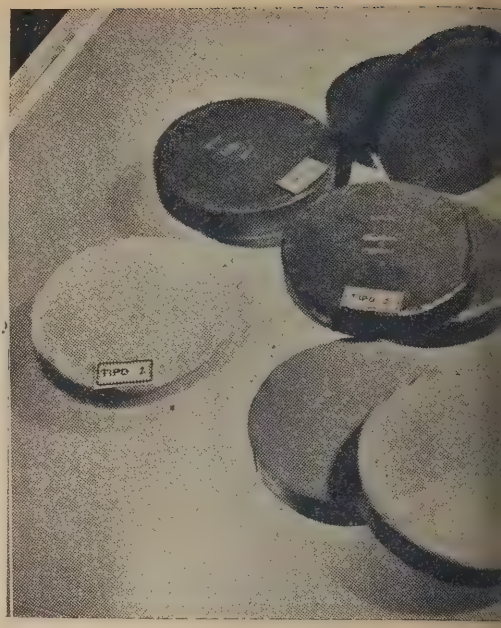
simas não só quanto ao reduzido valor e volume das compras inter-regionais como ainda à qualidade dos produtos delas. Fenômenos ainda mais interessantes podem ser observados na análise detida das economias regionais.

Ocorre, por exemplo, quanto norte, que vive na dependência do exterior para venda de seus produtos naturais e na dependência da produção do sul para o provimento de produtos manufaturados, uma crise constante, que resulta da incapacidade de receber tais produtos do exterior pelas dificuldades ainda resultantes da guerra, e da impossibilidade de recebê-los do sul por ser a produção pequena e desorganizada sua distribuição.

Enquanto isto o dólar, obtido pela exportação da matéria prima existente principalmente no norte e por êle exportado diretamente, é aproveitado pelo sul...

Semelhante desequilíbrio teria de produzir, inevitavelmente, economias regionais diversas. Uma vez, porém, que fôsse possível organizar a produção e o consumo, as economias se completariam e teríamos um mercado interno forte, valendo aqui a recordação do exemplo americano, cuja riqueza decorre do mercado interno.

Na situação atual o norte se estiola cada vez mais, regiões inteiras perdem os sustentáculos de sua economia, como nos casos da borracha e da carnauba, o sul progride mas irregularmente, as vias de comunicações não obedecem a um sistema racional, os recursos naturais não podem ser explorados convenientemente, a agricultura e a pecuária entram em colapso pela desorganização dos serviços de abastecimento, e o progresso nacional encontra tais tropeços que acaba marchando devagar e aos trambolhões.



DUAS

O cacau e o fumo, dois sólidos pilares da de sua exploração. Tem apenas isto a Bavoura e indústria dos dois produtos? O

INTERROGAÇÃO SÔBRE A TERAPEUTICA

O que se está fazendo para remediar situação tão séria?

Na realidade, a maioria dos Estados e das repartições administrativas ainda não se deu conta da gravidade da situação e, conseqüentemente, não está pensando em remédios. Alguns mostram-se preocupados e fazem planos ou executam pequenas obras. São muito raros os que se dedicam a fundo ao problema, buscando soluções amplas de capital e técnica.

O maior esfôrço está sendo empreendido pela indústria nacional instalada no sul do país.

Compreendendo a importância do mercado interno e sentindo suas deficiências, os homens de negócios paulistas começam a pensar na ampliação de suas atividades não pela simples venda melhor organizada nos diversos centros consumidores do país, mas por uma extensão delas, isto é, fundando fábricas no norte e empregando capital no desenvolvimento dos seus recursos naturais.

O campeão desta política foi o sr. Roberto Simonsen, e hoje as suas idéias encontram eco favorável em círculos respeitáveis da Federação das Indústrias. Quando se tratou, no Senado, de um projeto

INDÚSTRIAS BAIANAS

economia baiana, aparecem na Exposição Internacional de Indústria e Comércio de tal modo expostos que a impressão é de abandono hia? Em que condições pode sua exploração ser desenvolvida? Que vantagens oferece o Estado a quem desejar inverter capitais na la- que se diz aos visitantes da Exposição sôbre êles? São as incógnitas do mercado interno...

de lei favorecendo a Estados do norte com ajuda substancial em dinheiro, o parecer que o então senador por São Paulo ofereceu à consideração dos seus pares se fundou na reabilitação econômica do nordeste como base para um desenvolvimento geral futuro pelo fortalecimento das condições econômicas e melhoria de vida da região. Hoje, é uma peça clássica.

Não há, entretanto, indicios de que estudos aprofundados estejam sendo realizados por entidades públicas ou particulares. As maiores contradições, verdadeiros paradoxos são diáriamente referidos pelos jornais e outras publicações, mas a situação continua inalterada, isto é, não se tomam providências concretas para o estudo de regiões e consequente aplicação de medidas de fomento à produção, armanezamento, transportes e distribuição. Não temos um sistema de crédito organizado, não pensam os Estados — que são os maiores interessados — na racional exploração dos seus recursos, perdendo-se em apreciações parciais ou sustentando-se em monoculturas, vivendo quase exclusivamente da produção extrativa e só raríssimamente se preocupando em estabelecer ligações com outros Estados, a União ou mesmo particulares para uma utilização conjunta de facilidades.

O milho do Paraná apodrecerá se não fôr exportado, o feijão e o arroz do Rio Grande igualmente, os cereais do norte não podem caminhar mais que uma centena de quilômetros, mas em matéria de distribuição da produção continuamos pouco mais ou menos como há vinte anos.

Eis uma verdade: no que se refere a mercado interno propriamente dito não foi tomada ultimamente nenhuma providência de caráter amplo. Tudo medidas parciais.

A esta altura podemos chegar a duas conclusões: é ridículo, em face da vastidão do solo e dos recursos gerais, o que s a b e m o s acêrca de suas possibilidades; não há nenhum estudo profundo, nacional ou regional, sôbre o mercado interno.

São, consequentemente, poucas as informações que poderemos oferecer como elemento atrativo ao capital. E de extraordinária utilidade seria a constituição de entidades exclusivamente dedicadas à coordenação das informações existentes, sua r e d u ç ã o à realidade e sistematização d a s investigações necessárias ao exato conhecimento do mercado interno. E' claro que das considerações expendidas nêste artigo estão excluídas as diversas repartições de estatística, geografia, documentação e investigação que vêm realizando um trabalho beneditino.

COLAPSO DO MERCADO INTERNO

Não é fácil conhecer-se a situação do mercado interno, pela lentidão com que se completam os elementos através dos quais é possível medir seu pulso. O movimento de cabotagem é sempre o primeiro conhecido mas não representa tudo. Os números relativos às vias internas são mais importantes, mas como é iniciativa recente sua apuração, vêm a público com uma demora de dois anos, pelo menos. Tenta-se, também, estabelecer as balanças de pagamento entre os Estados.

Dos dados disponíveis hoje a conclusão única, ainda que absurda, é de colapso do mercado interno. E, mais grave ainda: as estatísticas revelam o empobrecimento constante de muitas regiões, manifesto na sequência de balanças comerciais negativas.

Em 1946 o volume do comércio de cabotagem entre as unidades da Federação foi maior que no ano passado. De 3.523.215 toneladas em 46 descemos para um comércio de 3.353.738 em 47. O valor, entretanto, foi maior, o que é uma indicação clara da contínua alta de preços. Enquanto o comércio em

1946 somou 15 biliões, 354 milhões e 19 mil cruzeiros, em 47 foi a 15 biliões, 419 milhões e 637 mil, aumentando o valor médio da tonelada de 4.357 cruzeiros para 4.598.

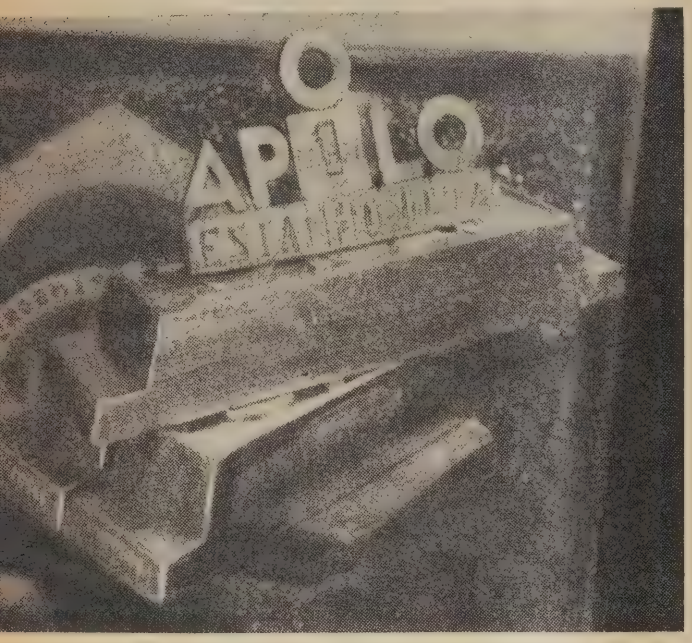
Quanto às vias internas, os últimos números conhecidos se referem a 1945. Nêste ano, foi êle em volume e valor quase o dobro do comércio de cabotagem, atingindo 6.671.512 toneladas no valor de 22.331.874 mil cruzeiros, contra 3.331.874 toneladas no valor de 12.482.025 mil cruzeiros da cabotagem.

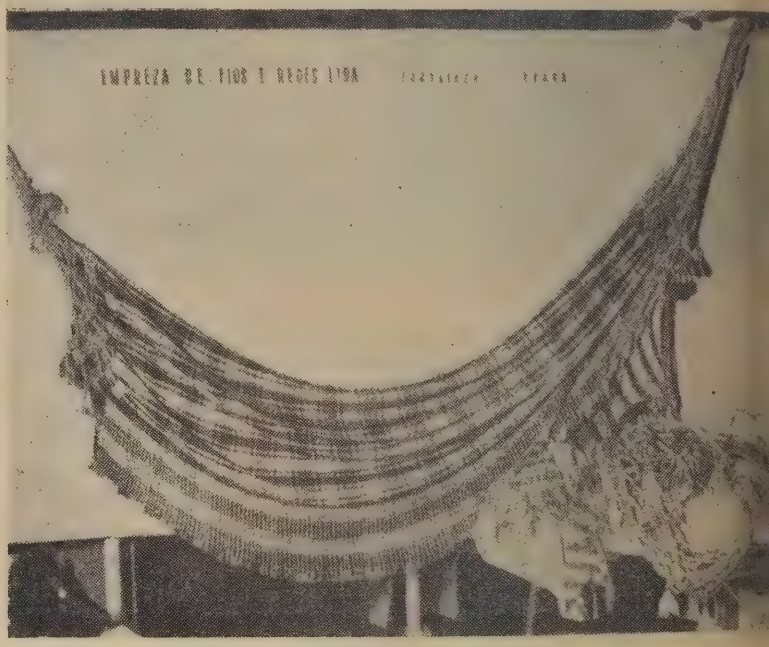
Apenas uma região econômica alcançou saldo positivo na balança comercial. Foi a região sul. Tôdas as demais atestaram "deficits".

Em milhares de cruzeiros, a situação é a seguinte:

Norte	— 257.973
Nordeste	— 87.971
Leste	— 641.735
Sul	+ 988.352
Centro-Oeste	— 673

O exame minucioso de tais números nos conduz ao conhecimento de curiosos fenômenos estioladores das economias de algumas regiões e da prevalência de ou-





ESTANHO, BORRACHA, RÊDES E VINHO

O Amapá surpreendeu o Brasil expondo estanho, da melhor qualidade, na Exposição Internacional de Indústria e Comércio. Claro que o mundo inteiro vai se interessar. E os dados a respeito? Por outro lado, a borracha do Amazonas, as rêdes do Ceará e o vinho do Rio Grande — só o vinho? — figuram quase como elementos decorativos. No entanto, encerram vastíssimas possibilidades...

tras. E' o caso, por exemplo, dos portos organizados que sugam a produção das regiões mediterrâneas, das terras férteis inacessíveis, das riquezas minerais de difícil aproveitamento pela ausência de transporte adequado, do número reduzido de mercadorias que circulam de norte a sul, da predominância no mercado interno de produtos indicativos de consumo inferior denotando baixo nível de vida, dos paradoxos, das faltas de certos produtos em centros consumidores próximos de centros produtores, etc.

Um segundo exame de importância para o mercado interno é o referente ao volume de créditos e à distribuição do mesmo.

O EXEMPLO DE FORA

E' tempo, a esta altura, de nos referirmos ao exemplo de outros países. Não queremos nos referir à estruturação do mercado interno, já que não temos nenhuma. Nem tampouco à questão dos transportes orientados pela produção, à sistematização desta, ao cuidado pelo seu aumento quantitativo, etc.

Desejamos nos prender ao detalhe do desconhecimento geral que temos em tôrno de nossas possibilidades como da falta de interêsse em promover êste conhecimento e levá-lo à ciência da iniciativa privada, para que esta se desenvolva em bases sólidas. Nos Estados, por exemplo, muitos são os benefícios de que a iniciativa privada se pode valer quando dirigida a êste ou aquêle setor, notadamente da pecuária, alguns acumulados com facilidades proporcionadas pela União e Municípios. Por outro lado, no interêsse de atrair capitais e instalar indústrias, o poder público não hesita em conceder favores. O interêsse, no caso, vai até à instalação de comissões para estudo das possibilidades e concessão de vantagens. São numerosos ambos os casos, mas a verdade manda que se diga ser quase nulo o seu resultado. A não ser por interêsse real da iniciativa privada, movida por suas próprias informa-

A TERRA DA PROMISSÃO

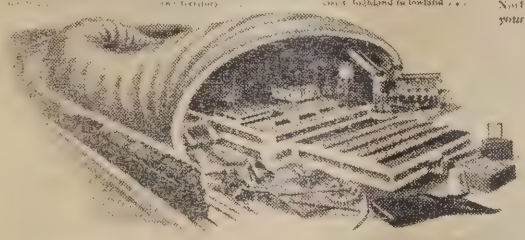
Assim estradas de ferro e indústrias americanas se apresentam aos americanos. E trazem novos investimentos para as zonas a que servem. E' o progresso.

Land of Plenty

Here is a land with tremendous potential for industrial development . . . a land which possesses the natural and man-made essentials for successful manufacturing.

Here, in the rich and daily fertile, served by the Norfolk and Western Railway, are numerous plant sites striking the balance needed to keep the costs of manufacture and distribution low!

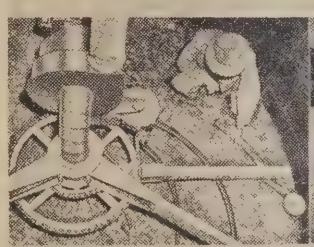
All its compelling advantages make the territory served by the Norfolk and Western a land of plenty for American industry . . . yours to capitalize upon.



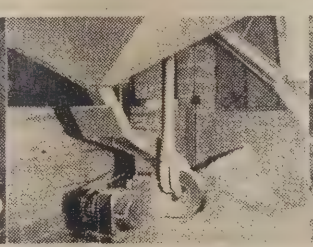
Norfolk and Western RAILWAY

IT'S A "PUSH-BUTTON" FARM AGE IN NORTHERN ILLINOIS

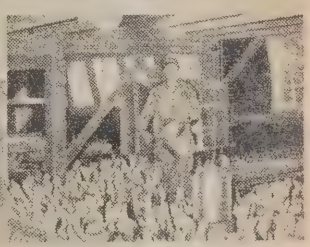
With electricity available to 96 per cent of its farms, Northern Illinois is pioneering and developing many progressive farming methods. Close cooperation of our trained agricultural engineers with manufacturers, farm organizations and farmers themselves has resulted in numerous labor-saving innovations which are increasing production and making the farmer's job easier. Below are a few of these developments.



SILO UNLOADING is a snap with this automatic unloader which clows the silage loose, then blows it down to a feed cart below while the farmer is doing another chore. Saves five days of work a month on many farms!



FEED GRINDING AND MIXING for cattle, sheep and poultry is another "push button" job. With grinder, mixer and well-placed chutes and bins, you just put in the right ingredients, and flick the switch . . . the job's done.



EGG PRODUCTION is up, with electrical lighting, water warmers and poultry house ventilators. These aids all contribute to increased egg volume in the fall and early winter when the market prices are highest.

WATER when and where needed, and in the right amounts, is provided by "push-button" irrigation. Overhead, open ditch, or lightweight on-the-ground pipe systems make truck gardeners independent of the weatherman.

HAY DRYING SYSTEMS permit speedy moving away of leafy, grassy, high-moisture and vitamin content hay . . . the kind that produces more milk. It is efficiently dehydrated by air forced through ducts beneath the hay.

PORK PRODUCTION PROFITS begin at farrowing time! Electric pig-brooders help more pigs reach weaning age . . . help decrease the 33⅓ per cent pig mortality rate; and send more pork to markets for sale and profit.

Forty per cent of America's farm output, in dollar value, is produced in—or within an overnight ride of—Northern Illinois. Chicago has become the hub of the world's greatest packing and food-storage industry, as well as the largest single live animal market. Because the Middle West is the nation's granary, Chicago and Northern Illinois is a huge grain distributing center. As focal point for the nation's transportation network, the food wealth of the fertile upper Mississippi prairies and live stock from the western ranges flow into this area. Agriculture and industry are partners in Chicago and Northern Illinois.

This is one of a series of advertisements on the industrial, agricultural, and retail [illegible]

TERRITORIAL INFORMATION DEPARTMENT

Marquette Building—140 South Dearborn Street, Chicago 3, Illinois—Phone RANdolph 1617

COMMONWEALTH EDISON COMPANY • PUBLIC SERVICE COMPANY OF NORTHERN ILLINOIS

WESTERN UNITED GAS AND ELECTRIC COMPANY • ILLINOIS NORTHERN UTILITIES COMPANY

ções e à custa de seu único sacrifício, nenhum capital se transfere dentro do Brasil. No máximo pode o prestígio político levar a um local que reúna vantagens capitais do govêrno em emprêsas mistas. Mas o capital privado em empreendimento sólido, duradouro e progressista, jamais se instalou nesta ou naquela região por fôrça da persuasão governamental.

Em contraposição, nos vem de fora, dos Estados Unidos, um exemplo de compreensão das vantagens reais dos estudos de região, sua propagação inteligente e completa assistência ao capital.

Ilustram êste trabalho "clichês" de anúncios comumente encontrados em publicações americanas de alto porte. São publicações feitas por comissões de desenvolvimento dos Estados, por estradas de ferro que servem a vastas regiões e por entidades de homens de negócios que se reunem e contribuem para promover os meios de atrair novos negócios em favor do progresso geral.

O fato é interessante e nos parece extraordinário o exemplo.

Num dos "clichês" reunimos três anúncios, típicamente anúncios, feitos com gôsto e destinados a atrair os "clientes" capitalistas e industriais. Nêle vemos New Orleans, hoje pôrto livre, com uma Casa Internacional destinada a contatos com o mundo inteiro no sentido de aumentar os seus negócios, anunciando as vantagens de suas terras e da localização de indústrias. Cita empreendimentos novos, promete lucros e se mostra disposta, por seu govêrno, a fornecer detalhes completos e seguros para investimentos industriais. Ao centro está uma mensagem do governador do Estado de Idaho dirigida à indústria americana, convidando-a a se estabelecer ali. A mensagem é divulgada pela estrada de ferro Union Pacific, e está vasada em têrmos entusiásticos, salientando o valor da região, a excelência do povo, proximidade de mercados, etc. Finalmente aparece a Carolina do Norte mostrando-se à indústria americana como o lugar ideal para seu desenvolvimento. Em todos os anúncios fazem-se referências à capacidade de informações e ajuda dos organismos destinados ao fomento da produção agrícola e industrial.

Em mais dois "clichês" vemos o mesmo interêsse por parte de estradas de ferro em proclamar vantagens das zonas a que servem. Noutro, o Estado de Iowa desce a detalhes, mostrando-se como posição estratégica para a indústria no mercado central americano, anunciando transporte fácil, mão de obra especializada, grande quantidade de água, espaço para expansão e... govêrno simpático!

E' importante salientar que todos os anúncios se sustentam em informações sólidas, estatísticas oficiais (na América são respeitadas), e desejo real de ajudar o capital e a técnica adventícios. Aos interessados faz-se a remessa gratuíta de livros, folhetos técnicos, plantas, etc.

CONEXÃO COM O CENTRO

Ao mesmo tempo em que se empenham numa publicidade inteligente, os organismos votados a um programa de desenvolvimento dos Estados americanos mantêm um contato, permanente com os principais centros do país, isto é, os seus escritórios desenvolvem atividade constante junto a capitalistas, grandes e pequenos industriais e membros do congresso e das repartições de Washington.

Êste movimento estratégico, cujo êxito está fundado na vigilância e na habilidade, compreende principalmente a indústria privada. A ela se dirige e dela pretende o melhor partido, embora não descure a possibilidade de obter do govêrno a instalação em suas regiões de fábricas eventuais e permanentes (guerra, instalações atômicas, etc.) e vastas obras de estradas, represamento de água, energia elétrica, etc.

Vemos, por conseguinte, o Estado, o poder público estadual e municipal, transformado em agente corretor, buscando novos elementos para a prosperidade do seu povo. A função pode parecer exagerada, mas na realidade é de vital interêsse para o progresso da região, pois se se instalam fábricas, se se organizam fazendas modernas, e se constróem estradas, logo aumenta o número de empregos, a circulação da moeda aumenta e a capacidade aquisitiva do povo imediatamente cresce, enquanto as rendas públicas, pelo progresso geral, também crescem, favorecendo o poder estadual ou municipal à realização de obras públicas de maior vulto.

Como o sistema americano repousa na livre iniciativa, os organismos estaduais se dirigem preferentemente a ela. E para atuar mais desenvoltamente, como convém, perdem o caráter burocrático os seus escritórios para assumir características comerciais ativas.

E' interessante salientar, finalmente, que no seu afã de expansão, determinado pela riqueza e poderío industrial, muitos dos Estados americanos, sem abandonar o mercado interno, lançam-se aos externos, como o caso agora de New Orleans, que sucede a muitos outros. Homens de negócios, auxiliados pelo poder público, instituíram uma vasta rêde de conexão com muitos países por intermédio de uma curiosa organização denominada Casa Internacional. Sem sentido de lucro, esta Casa Internacional liga os homens de negócios de New Orleans aos de todo o mundo, notadamente da América. Tem ela capacidade para informar, receber, conduzir e arrematar negócios. Os resultados têm sido explêndidos, e aqui no Brasil vamos sentir dentro em muito breve a influência bénefica da Casa Internacional.

O exemplo é, realmente, edificante. E para nós, que, como vimos, não dispomos de nenhuma organização de mercado interno, vale muito.

Não sabemos o que temos, conhecemos ligeiramente as possibilidades de algumas regiões e não fazemos sinão um esfôrço mínimo para o seu aproveitamento.

Tomemos o caso do capital estrangeiro. Qual foi o Estado — além de São Paulo, que fez uma ligeira tentativa a respeito — que se organizou para o trato direto com o capital estrangeiro?

Não se diga que os Estados nada podem fazer antes da decisão da União. As unidades da Federação podem oferecer vantagens e resguardar seus interêsses em contratos privados. Se se torna necessário o aval do Banco do Brasil para operações com o Eximbank ou similares, é evidente que a iniciativa privada não exige tanto.

Vejamos o caso do aproveitamento do manganês do Amapá. E'

quase único. E resultou de um esfôrço individual.

A inatividade dos Estados começa no campo interno. Afora as unidades maiores, duas ou três, cujas possibilidades já existentes servem como atrativo principal, nenhum Estado procura atrair a iniciativa privada nacional. O seu unico contato com o centro — e sabemos que o centro é vital — se processa por meio dos seus deputados, naturalmente preocupados com o aspecto estatal, dirigindo-se de preferência às repartições públicas, aos ministérios, e providenciando o melhor quinhão nos orçamentos, já que as finanças públicas estaduais são geralmente fracas. Nenhum dêles têm organização particular dedicada ao estudo das condições regionais e propagação das excelências de suas reservas naturais, condições de mercado, etc. Nem mantém o menor contato com o centro.

Essa qestão do contato com o centro é uma das mais importantes na vida estadual.

Por fôrça da centralização administrativa existente no Brasil e das circunstâncias de caráter econômico que reuniram os capitais praticamente no Rio e em São Paulo, instalando também nos dois centros citados os maiores empreendimentos, os Estados devem manter com êles um contato íntimo sob pena de isolamento prejudicialíssimo. Como não dispõem de meios para fazê-lo, vivem, realmente, isolados.

O contato político é feito pelos deputados e senadores, que também se mostram muito interessados em carrear para os Estados o mais que podem das rendas da União.

Mas isto não é tudo. Antes, é um mínimo. Os Estados precisam estar em contato com os homens de negócios, os do norte com os do sul, os govêrnos oferecendo vantagens mirando o futuro e as entidades de classe operando ativamente, sem o aspecto puramente formalístico que hoje possúem.

Qual o aspecto atual?

Um sem número de intermediários negociando vantajosamente com os Estados que vivem vendendo ao estrangeiro suas matérias primas para adquirir algumas utilidades no sul.

O EXEMPLO DO REEMBÔLSO POSTAL

Muito pouca gente prestou atenção, já, ao exemplo que nos oferece neste sentido o reembôlso postal. Sabe-se que atualmente a repartição de maior trabalho nos Correios é a de Reembôlso Postal. Funcionando simplesmente, a repartição leva aos quatro pontos do território nacional as encomendas pedidas aos estabelecimentos comerciais do centro, encomendas que só são entregues ao destinatário mediante pagamento. Uma pequena comissão é atribuída à repartição.

A princípio foi uma repartição modesta. Mas à medida que o interior foi percebendo as vantagens do seu uso, cresceu desmesuradamente em importância. O que significa isto?

Coca-Cola
MARCA REGISTRADA
EXPANDE-SE NO BRASIL!

CAPITAIS BRASILEIROS, CONFIANTES NO ÊXITO DA MAIS FAMOSA BEBIDA AMERICANA, EMPREENDEM A MONTAGEM DE FÁBRICAS EM VARIOS PONTOS DO PAÍS

O sucesso de Coca-Cola no Brasil vem comprovar que essa bebida agrada a todos os paladares. Coca-Cola já conta com fábricas em várias cidades como Rio, São Paulo, Porto Alegre, Curitiba, devendo ser instaladas as de Santos, Campinas e Niteroi. Na foto vemos uma fábrica modelo de Coca-Cola em Atlanta, Estados Unidos. Fábricas como estas estão produzindo Coca-Cola no Brasil.

Produzida com um xarope de essencias naturais, agua purissima e açucar da mais alta qualidade, Coca-Cola é um produto em cuja fabricação, em qualquer de suas fases, não toca a mão do homem. As garrafas especiais são lavadas e higienizadas automaticamente, e todo o processo industrial garante que a bebida seja sempre idêntica e com idêntico sabor.

Vemos nesta foto a fase final do engarrafamento, na qual as garrafas são cuidadosamente examinadas por meio de lentes e focos de luz. As fábricas engarrafadoras brasileiras de Coca-Cola estão sendo constituidas com capitais nacionais e locais para cada cidade, com a orientação técnica de "The Coca-Cola Export Sales Co.", Av. Rio Branco, 257 - 14.º, Rio.

Embora represente um índice de melhoria aquisitiva, em quantidade e qualidade, o reembôlso postal mostra nada mais nem menos a fraqueza, a desorganização absoluta do nosso mercado interno. E a incrível falta de contato dos Estados com o centro, com os negócios do centro.

Se o reembôlso fôsse empregado para obtenção de utilidades especialíssimas, claro que êle representaria apenas o progresso de concepção da gente do interior. Mas êle se faz preferentemente em tôrno de objetos de pequena importância, como canetas tinteiro, coisas da moda, bijouterias, brinquedos e até... livros!

O atestado é, assim, de fraqueza absoluta do mercado interno.

CONCLUSÃO

Teriamos de ir longe se desejassemos esgotar o assunto. Poderiamos falar, por exemplo, da iniciativa do governador Mangabeira, que levou há pouco alguns industriais paulistas a Salvador, na esperança de animá-los a empregar dinheiro e atividade pelo menos no fertilíssimo Reconcavo, e em uma fábrica de cimento e pequena indústria de transformação. Tudo, porém, foi tão mal preparado, o "background" tão pouco cuidado, que não havia informações precisas para os interessados como a época escolhida para a visita fôra a pior possível. O tempo era de sêca, não havia água na barragem de Bananeiras, faltava luz em Salvador, e os industriais jantaram no dia da chegada no suntuoso Palácio da Aclamação à luz de velas e candieiros coloniais!!!

Está claro que a idéia fôra feliz. Poderia ter dado os melhores resultados. Mas estava apenas no desejo de um grupo responsável, faltava-lhe preparação prática.

Depois disto, pegou a moda de visitas de parlamentares. Desprezando a iniciativa privada, no que fazem mal imenso, governantes estaduais procuram chamar a atenção de deputdos e senadores para os interêsses regionais. Como é pouco, porém, o dinheiro da União, e demorado o processo, ainda não temos conhecimento de êxito em tais visitas.

As conclusões a serem tiradas destas considerações, que pela primeira vez, acreditamos, focalizam certos aspectos do mercado interno, se referem:

a) fraqueza do mercado interno por falta de sistema;
b) desconhecimento quase total de nossas possibilidades;
c) ausência de medidas concretas no sentido de um levantamento destas possibilidades;
d) ausência de interêsse dos Estados e Municípios no conhecimento real e proteção adequada de suas regiões favoráveis e na promoção de inter-comunicações com outras regiões;
e) dificuldades dos Estados manterem contato com os centros de govêrno e de capitais em virtude da extrema centralização administrativa e econômica do Brasil;
f) necessidade dos governos estaduais e municipais divulgarem as vantagens de sua localização geográfica e possibilidades, e adotarem um programa compreensivo no sentido de atraírem capitais e técnicos, notadamente a iniciativa privada;
g) necessidade dos Estados e Municípios se organizarem para defesa dos seus intêrêsses no centro.

A muitos pode parecer pretender muito. Antes de terminar, porém, desejamos citar dois exemplos frisantes.

O primeiro está na ausência completa de turismo interno. Ninguém se preocupa com êle, embora vários Estados, a Bahia principalmente, possúam condições ímpares para desenvolvê-lo.

Quem não gostaria de ir à Bahia, ao Rerife, ao Amazonas, a Mato Grosso, a Minas Gerais, ao Rio Grande?

Como fazê-lo, porém?

No entretanto, muito poderiam lucrar êstes Estados apenas com o dinheiro dos compatriótas enriquecidos.

O segundo exemplo está na incapacidade revelada pelos Estados no aproveitamento devido da Exposição Internacional de Indústria e Comércio. Os "stands" estaduais reproduziram os mesmos mostruários, os mesmos vidros com café, cacau e cereais, as mesmas peles de onça e redes de algodão, os mesmos minérios e as mesmas estatísticas. Uma ou outra exceção. Assim mesmo, da iniciativa privada, que deveria ser, ao contrário do que é atualmente, protegida e atraída pelos Estados.

Ao fim, fica-nos uma convicção — são imensas as incognitas do mercado interno...

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR", cujas edições vêm sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte, e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares que, extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.

MAIS VIDA para as máquinas

mais ALIMENTO para o mundo!

As máquinas agrícolas necessitam de lubrificantes que as protejam contra a ação destruidora do tempo. Nesse particular, torna-se apreciável a contribuição dos cientistas da Shell, que conseguiram adicionar ao óleo lubrificante ingredientes que prolongam a duração das máquinas com motor Diesel, dilatando cada vez mais o tempo útil entre cada período de revisão. Essa nova fórmula de óleo lubrificante, fabricada especialmente para motores Diesel, denominada Shell Rotella Oil, conserva limpos, como novos, os pistões, as molas de segmento e o carter, reduzindo ao mínimo o desgaste dessas peças vitais.

Estas máquinas, tendo vida mais longa, tornam-se aptas a produzir muito mais tanto nas épocas das semeaduras quanto durante as safras.

Dessa forma, nesse como em outros campos de atividade, continuam os Grandes Centros de Pesquisas da Shell a abrir novos rumos ao progresso, aperfeiçoando combustíveis, óleos lubrificantes e outros derivados do "gênio negro da terra".

SHELL PROPULSIONA O PROGRESSO ATRAVÉS DA PESQUISA

SHELL-MEX BRAZIL LIMITED

Reunião em Santiago

A ONU e a

O Ponto de Vista do Brasil

A delegação do Brasil à Conferência de Santiago foi presidida pelo Embaixador Carlos Celso de Ouro Prêto, sendo o nosso ponto de vista expresso em importante discurso pronunciado pelo delegado Sr. Otávio Gouvêa Bulhões.

Neste artigo definimos o que foi a reunião do órgão latino-americano das Nações Unidas, esclarecendo os principais resultados obtidos e as esperanças que as potências continentais depositam na Comissão. Em seguida, num artigo especial que escreveu para O OBSERVADOR, o Sr. Otávio Gouvêa Bulhões, é fixado, de maneira admirável, o ponto de vista do Brasil.

Desejamos chamar a atenção dos leitores para ambos os trabalhos, especialmente o de autoria do Sr. Otávio Gouvêa Bulhões.

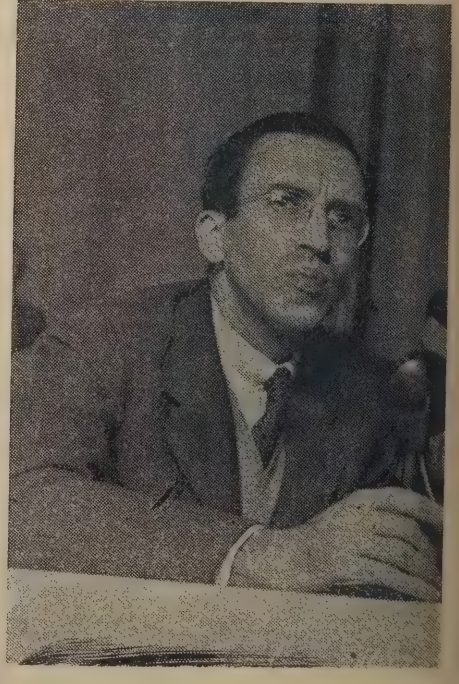
Tempo de leitura: 10 minutos.

REUNIÕES

Foram ativos os trabalhos de Santiago. Nas duas fotos vemos comissões de delegados discutindo assuntos antes do pronunciamento da assembléia constituída pela ONU.

PRESIDENTE

O Ministro de Economia e Comércio do Chile, Sr. Alberto Baltra Cortes, chefe da delegação de seu país, presidiu a Primeira Sessão da Comissão Econômica para a América Latina.



América Latina

DE 7 a 25 de Junho último, reuniu-se na capital do Chile a primeira sessão da Comissão Econômica das Nações Unidas para a América Latina, com a participação de 150 delegados, representando as vinte repúblicas latino-americanas, a França, Holanda, o Reino Unido, Estados Unidos, o Conselho Inter-Americano Econômico e Social e seis organismos especializados das Nações Unidas. Presidiu os trabalhos da primeira sessão da CEPAL o Sr. Alberto Baltra, Ministro da Economia do Chile.

A CEPAL é a terceira Comissão Econômica Regional das Nações Unidas a ser estabelecida. Com a Comissão Econômica para o Oriente Médio, cuja criação acaba de ser recomendada, vai surgindo a estrutura econômica regional das Nações Unidas, que completa e reforça aquela que encerra seus órgãos permanentes no campo econômico e social.

Qual a importância desta Comissão para os países da América Latina?

Em que pode consistir a ajuda que, através dêsse organismo, as Nações Unidas estarão em condições de prestar a êsses países?

Para responder a essas perguntas básicas, seria proveitoso recordarmos os antecedentes que levaram á criação dêste órgão regional das Nações Unidas e analisar, mais detidamente, suas funções.

Um dos objetivos essenciais das Nações Unidas é "realizar a cooperação internacional na solução dos problemas internacionais de caráter econômico, social..." (art. 1, parágrafo 3 da Carta das Nações Unidas). Com o objetivo de traduzir em realidades práticas êsse propósito, as Nações Unidas criaram em seu seio o Conselho Econômico e Social, aparelhado de uma série de órgãos dependentes ou intimamente relacionados com êle, cuja tarefa permanente é a realização do objetivo acima citado.

Além de suas funções ordinárias, compete ás Nações Unidas conjugar seus esforços com os dos governos-membros, no sentido da solução de problemas especiais, que derivam de situações de emergência. Os deslocamentos e as devastações resultantes da guerra e da árdua fase de após-guerra, de reajustamento e transição, contam-se entre os que exigem uma atenção mais imediata. Sómente depois de remover êsses obstáculos, poderá o mundo reingressar no caminho do desenvolvimento e do progresso econômico e social mais estável e mais proveitoso.

U. S. A.

William Fowler chefiou a delegação americana do norte.

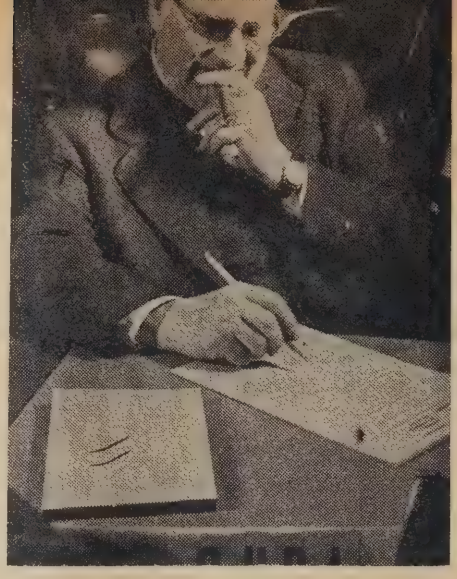
BRASIL

Embaixador Ouro Prêto, presidente da representação nacional.

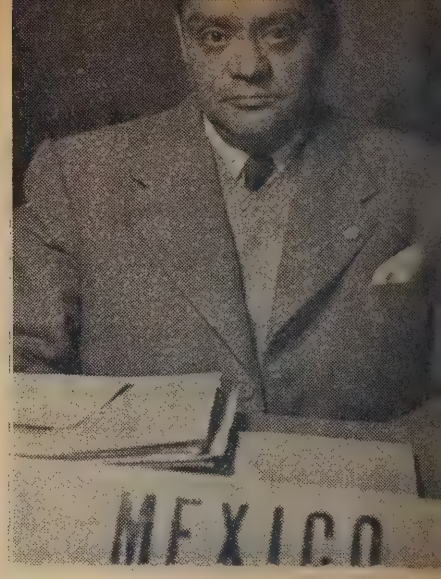
ARGENTINA

Coronel Julio A. López Muniz, chefe da delegação portenha.

O Sr. Júlio Alvarado foi o principal representante da Bolívia na reunião da CEPAL.



Delegado de Cuba, Sr. Ramiro Hernandez Portella.



Chefe da delegação mexicana, Sr. Gilberto Loyo.

Delegados da Colômbia e Haiti, respectivamente, Srs. Luiz Guillermo Echeverry e Pierre L. Hudicourt.

Essa a razão pela qual se decidiu criar as comissões econômicas para a Europa e para a Ásia e Extremo Oriente. No caso da América Latina não houve devastação material em escala considerável, mas nem porisso deixaram de se fazer sentir com intensidade os efeitos perturbadores da guerra no terreno econômico. Êsses efeitos foram aumentados e aprofundados pelo prolongamento de alguns dos fenômenos surgidos durante a guerra na etapa em que ora nos encontramos, e pelo advento de novos problemas igualmente prejudiciais á economia latino-americana.

PROPOSTA EM 47

A proposta para o estabelecimento de uma Comissão Econômica para a América Latina foi apresentada pela delegação do Chile durante a quinta sessão do Conselho Econômico e Social, realizada de 19 de Julho a 17 de Agôsto de 1947 em Lake Success, Nova York. Ofsç ttoqp ?djfei tosed

Em discurso pronunciado perante aquêle órgão das Nações Unidas em 1.º de Agôsto de 1947, o representante do Chile — Hernan de Santa Cruz — declarou que na sessão anterior do Conselho, as delegações latino-americanas haviam salientado a necessidade de examinar os problemas econômicos da América Latina e de se tomar medidas que resultassem no aceleramento do desenvolvimento econômico dessa região do globo.

SOLUÇÃO CONJUNTA

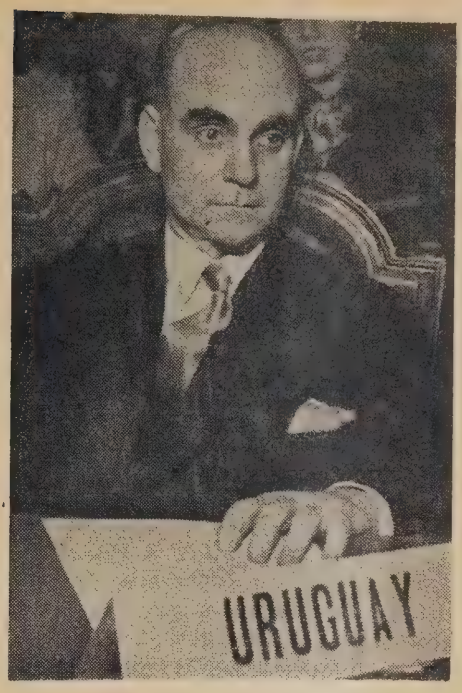
O delegado do Chile era de opinião que os problemas econômicos da América Latina não podiam nem deviam ser resolvidos isoladamente, mas apenas como uma parte integral dos problemas universais. Propunha, portanto, a criação de uma Comissão Econômica para a América Latina com o fim de estudar as medidas necessárias para o melhoramento das condições econômicas dessa região. Os demais países latino-americanos então representados no Conselho Econômico e Social — Cuba, Perú e Venezuela — prestaram entusiástico apoio á proposta chilena. Os demais membros do Conselho também externaram sua simpatia pela proposta do Chile e todos os países latino-americanos hipotecaram seu apoio á criação de uma Comissão para a América Latina.

O Conselho Econômico e Social decidiu então em 5 de Agôsto criar uma Comissão de Redação para elaborar um documento de trabalho a ser submetido á consideração do referido Conselho.

A Comissão de Redação reuniu-se em 6 de Agôsto e aprovou um projeto de resolução que foi apresentado ao Conselho Econômico e Social e por êste aprovado em 11 daquêle mesmo mês.

Nesse mesmo dia o Conselho Econômico e Social aprovou uma resolução , criando uma Comissão Especial, formada pelo Chile, China, Cuba, França, Peru, Reinoo Unido, Estados Unidos e Venezuela, para examinar a criação de uma Comissão Econômica para a América Latina, dentro da estrutura das Nações Unidas, e apresentar àquele Conselho um relatório. Essa Comissão foi autorizada a realizar consultas com outros órgãos interessados, pertencentes ou não ás

Teodoro Alvarado, primeiro delegado do Equador.



Ariosto Gonzalez, chefe da delegação uruguaia.

Pablo Abad, presidente da representação do Panamá.

Nações Unidas. Recebeu, além disso, instruções para se certificar dos pontos de vista da Nona Conferência Internacional de Estados Americanos. O Secretário Geral foi convidado a iniciar estudos, definindo e analisando os problemas econômicos dos países latino-americanos, que ameaçavam a estabilidade e desenvolvimento das respectivas economias.

Em 31 de outubro de 1947, a Assembléia Geral aprovou uma resolução em que recebia, com satisfação, a decisão do Conselho Econômico e Social de estabelecer, em sua quinta sessão, a Comissão Especial para estudar os fatôres relacionados com a criação de uma Comissão Econômica para a América Latina.

A Comissão Especial reuniu-se, pela primeira vêz, em 9 de outubro de 1947, em Lake Success, elegendo para seu presidente o Dr. Carlos Eduardo Stolk, da Venezuela.

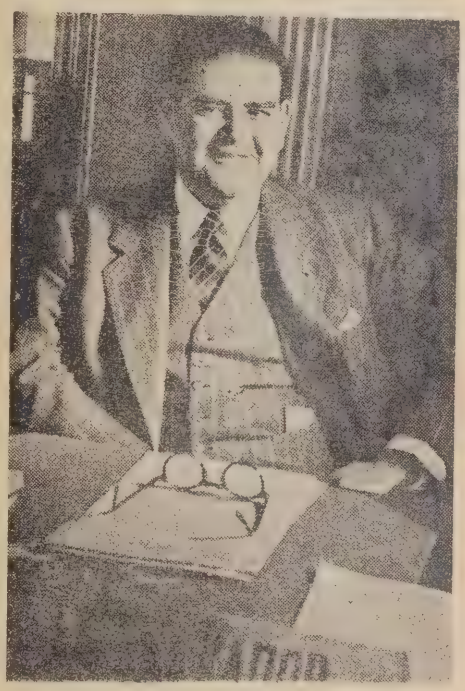
De acôrdo com suas atribuições, a Comissão entrou em contato com a Organização Internacional do Trabalho, a Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura, a Organização para a Alimentação e Agricultura, a Organização Internacional de Aviação Civil, o Fundo Monetário Internacional, o Banco Inernacional de Reconstrução e Fomento e a Organização Mundial de Saúde. Estêve, também, presente ás reuniões da Comissão um representante da Federação Americana do Trabalho. Todos os organismos consultados manifestaram seus interêsses pelos assuntos latino-americanos e sua disposição de colaborar com a Comissão Econômica, cuja criação acabava de ser proposta.

A Comissão Especial manteve-se em estreito contato com a União Pan-Americana e seus órgãos. Os documentos das reuniões da Comissão foram enviados á União Pan-Americana e, por sua vez, foram recebidas informações sôbre o trabalho de uma comissão especial do Conselho Inter-Americano Econômico e Social, que fôra organizada para estudar a proposta de uma Comissão Econômica das Nações Unidas para a América Latina.

ATRIBUIÇÕES

Ao fixar as atribuições da Comissão Econômica para a América Latina, a Comissão Especial considerou em tôda sua extensão o ponto de vista da União Pan-Americana, afim de assegurar a necessária coordenação e distribuição de trabalho entre os órgãos das Nações Unidas e o sistema inter-americano.

A Comissão expressou, ademais, seu grande desejo de assegurar que não houvesse uma duplicação desnecessária das funções dos órgãos existentes. Numa resolução de 15 de janeiro de 1948, o Conselho Inter-Americano Econômico e Social, depois de consultar todos os governos-membros da União Pan-Americana, declarou que apoiava "a criação imediata da projetada Comissão Econômica para a América Latina", embora "conservando sua independência e competên-



José Avilés, líder da delegação de El Salvador.

cia dentro do sistema inter-americano".

A Comissão Especial foi auxiliada em suas conclusões finais pêla presença em uma de suas reuniões do Dr. Alberto Lleras Camargo, Diretor Geral da União Pan-Americana, agora Organização dos Estados Americanos.

No relatório que apresentou ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas, em 29 de janeiro do corrente ano, a Comissão Especial considerou que "o setor de maior necessidade em que as nações latino-americanas se achavam na impossibilidade de se socorrer a si próprias era o dos problemas econômicos urgentes, resultantes da guerra e do desajustamento econômico atual do mundo". A Comissão achava que uma obra inestimável podia ser empreendida em favor dos países latino-americanos, através de medidas para elevar o nível da atividade econômica dessas áreas, e de manter e fortalecer as relações econômicas entre sí e com outros países do mundo. A Comissão Especial recomendou, portanto, ao Conselho Econômico e Social das Nações Unidas o estabelecimento imediato de uma Comissão Econômica para a América Latina. Concluiu, também, pela necessidade de salvaguardar a devida coordenação de esforços entre os órgãos do sistema inter-americano e a Comissão proposta. Êsse relatório foi estudado pela primeira vez pelo Conselho Econômico e Social em 9 de fevereiro dêste ano, durante a sua Sexta Sessão. Em seguida, o relatório foi passado á Comissão Econômica do Conselho Econômico e Social, para um estudo detalhado, depois do qual elaborou, em 12 de fevereiro, um projeto de resolução sôbre as atribuições da Comissão Econômica para a América Latina, o qual foi submetido ao Conselho Econômico e Social.

Êste projeto de resolução foi discutido em sessão plenária do Conselho Econômico e Social em 25 de fevereiro de 1948. Antes de votar a resolução, o Conselho decidiu contra uma emenda da URSS, pêla qual êsse país pleiteava sua admissão na Comissão Econômica para a América Latina.

Depois de outras discussões, o projeto de resolução, submetido ao Conselho pela sua Comissão Econômica, foi votado e aprovado por treze votos a favor com quatro abstenções (Canadá, Estados Unidos, República Socialista Soviética da Rússia Branca e União das Repúblicas Socialistas Soviéticas).

A Comissão Econômica para a América Latina ficou, assim, criada em 25 de fevereiro de 1948. Deve-se salientar que o Conselho Econômico e Social já estabelecera anteriormente duas outras Comissões Regionais: — a Comissão Econômica para a Europa e a Comissão para a Ásia e Extremo Oriente. Estas duas comissões foram, todavia, criadas para tratar dos problemas de reconstrução econômica de áreas devastadas. A Comissão Econômica para a América Latina abrange, porém, uma área não-devastada. Amplia-se, assim, o campo de atividades do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas.

TAREFA

A competência e atribuições da Comissão foram determinadas na resolução que a criou. Dentre suas principais funções, contam-se: "tomar a iniciativa e participar de medidas que facilitem uma ação concertada para enfrentar urgentes problemas econômicos derivados da guerra, e para levantar o nível da atividade econômica na América Latina, bem como para manter e estreitar as relações econômicas dos países latino-americanos, tanto entre si como com outros países do mundo", e efetuar estudos e investigações sôbre os problemas técnicos, econômicos e estatísticos.

Embora a competência da Comissão tenha a amplitude acima descrita, seguindo literalmente as atribuições das demais comissões semelhantes, a resolução expressa, mais adiante, que a Comissão Econômica para a América Latina deve "dirigir suas atividades especialmente para o estudo e solução dos psoblemas derivados do desajustamento econômico mundial e de outros ligados á economia mundial, com o objetivo da cooperação dos países latino-americanos no esfôrço comum para realizar a recuperação e a estabilidade econômica mundial". Assim, além de reconhecer a interdependência econômica de tôdas as regiões da terra e a importância que a solução dos problemas latino-americanos têm para outras regiões, a resolução deixou bem claro o objetivo de não interferir no campo de ação — nítidamente regional, do organismo econômico do sistema inter-americano, o Conselho Inter-Americano Econômico e Social. O Conselho Econômico e Social das Nações Unidas teve sempre presente a existência daquele órgão e determinou que a Comissão procurasse coordenar a situação com o mesmo e propuzesse além disso, a celebração de "acôrdos de trabalho" para o estudo e solução de problemas, em conjunto ou em separado. Dêste modo, o sistema inter-americano, que foi expressamente reconhecido na Carta de São Francisco, recebe uma nova confirmação de sua validez e de sua utilidade, desta vez no campo econômico, por um dos órgãos principais das Nações Unidas.

De acôrdo com as suas atribuições a Comissão poderá em suas sessões formular recomendações, não só aos govêrnos interessados, como também aos organismos especializados.

A Comissão Econômica para a América Latina ficou, igualmente, autorizada a criar "organismos subsidiários que julgue necessários para facilitar a execução da sua tarefa". É difícil prever, se a Comissão terá necessidade de criá-los, e no caso de fazê-lo, os assuntos que deverão abordar. A Comissão Econômica para a Europa obteve bons resultados, através de comissões especiais, criadas para o carvão, transportes, energia elétrica, adubos, etc.; e a Comissão do Extremo Oriente se propõe a estabelecer um órgão especial para tratar do problema das inundações, um grupo de trabalho para estudar o desenvolvimento industrial, etc.

PRIMEIRA SESSÃO

Exatamente quatro meses depois de sua criação, a Comissão Econômica para a América Latina encerrou os trabalhos de sua primeira sessão em Santiago do Chile em 25 de Junho último. Nessa sessão foram tomadas medidas iniciais afetando o bem estar de 150 milhões de indivíduos.

Os trabalhos da primeira sessão da CEPAL dividiram-se em três partes. A primeira semana foi ocupada por declarações de caráter geral, delineando as condições e perspectivas econômicas de cada

país latino-americano. Na segunda semana as diversas sub-comissões e grupos de trabalho estudaram e redigiram as resoluções que, na terceira, foram discutidas e aprovadas em plenário.

Um dos objetivos primaciais da primeira sessão da CEPAL foi traçar o programa de trabalho da mesma, e elaborar instruções detalhadas para seu Secretário, com relação aos projetos de trabalho imediatos. De igual importância foi a coordenação com o Conselho Inter-Americano Econômico e Social.

Duas resoluções de grande importância foram tomadas na sessão que se encerrou em 25 de junho. A primeira determinava ao Secretariado da CEPAL a realização de um balanço econômico da América Latina e a colaboração nesta tarefa com o Conselho Inter-Americano Econômico e Social, e com os demais organismos especializados. A resolução acentuava que, ao realizar êste balanço, os governos latino-americanos devem contribuir com fatos básicos sôbre os respectivos países. O balanço em questão abrangerá os setores das finanças, produção, agricultura, comércio internacional e desenvolvimento industrial, distribuição e outros problemas e fornecerá o primeiro quadro das principais características econômicas dessa região e das relações de seus problemas com as atuais condições mundiais.

A segunda resolução define a coordenação da Comissão com o Conselho Inter-Americano. Estipula que a CEPAL se concentrará especialmente nos aspectos regionais da América Latina relacionados com as economias de outras áreas do mundo.

Para combater estas dificuldades, a sessão aprovou uma resolução, criando um grupo de trabalho misto da CEPAL e da FAO.

A conferência aprovou outras 18 resoluções, fixando principalmente o trabalho do Secretariado. Estas recomendações abrangem diversos relações com o Banco Internacional de Reconstrução e fomento, acôrdos inter-governamentais, assistência técnica, reconstrução econômica mundial, imigração, questões alfandegárias, portos e zonas livres, preços agrícolas, relação das importações com exportações, transportes, preços de matérias primas e facilidades de crédito.

Falando em nome de tôdas as delegações, o Sr. Gilberto Lyos, (México), declarou que a Comissão havia lançado os alicerces do futuro bem-estar da América Latina, acrescentando que, sem a cooperação econômica, não pode haver estabilidade política.

O secretariado da CEPAL constituido por cêrca de 50 pessoas terá por sede a capital do Chile, e a segunda sessão da Comissão será realizada em Havana, em abril de 1949, imediatamente após a Conferência Inter-Americana de Buenos Aires.

The
FIRST NATIONAL
BANK *of* BOSTON
Fundado em 1784

Depósitos, Cauções, Descontos, Cambio, Cobranças, Cartas de Crédito para Importação, Guarda de Valores, Cofres de Aluguel e todos os demais serviços bancarios.

Rio de Janeiro
Avenida Rio Branco, 18

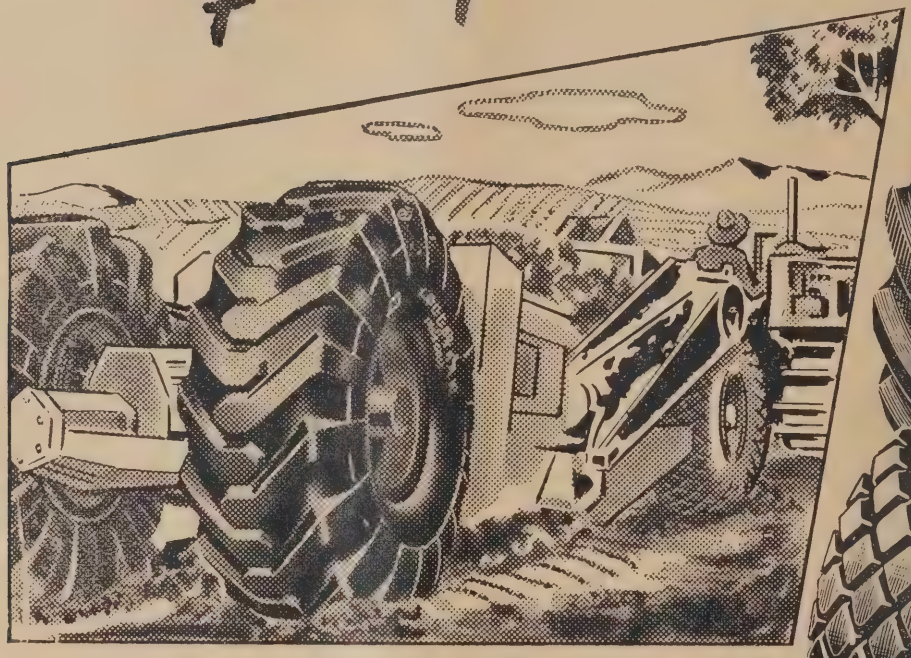
São Paulo:
Rua 3 de Dezembro nº 50

Santos:
Rua 15 de Novembro nº 72

RASGAR ESTRADAS

não é serviço para

qualquer pneu!



PARA os serviços de construção e conservação de estradas, aeroportos, represas e semelhantes obras de vulto, há um pneu Goodyear exatamente adequado — um pneu construído especialmente, em todos os detalhes, para proporcionar o máximo de segurança e eficiência. E não importam os resultados já alcançados com outras marcas. Um dêstes pneus gigantes Goodyear - construído para o seu trabalho - estabelecerá novos recordes de durabilidade e eficiencia.

Para maior eficiência no trabalho, maior duração e maior segurança, equipe suas máquinas e tratores com êstes pneus especiais Goodyear.

GOODYEAR

A Comissão Econômica Para a América Latina

Octavio Gouvêa de Bulhões.

(Delegado Brasileiro à Conferência de Santiago)

Especial para "O OBSERVADOR"

POR ocasião da última assembléia das Nações Unidas, em novembro de 1947, ficou deliberada a criação da "Comissão Econômica para a América Latina". Nessa ocasião, já existiam idênticas organizações para a Europa e para a Ásia.

Durante a assembléia, foi examinada a situação da "Comissão Econômica para a Europa". Achava-se essa comissão reunida, quando, em Paris, os Governos de vários países europeus levaram efeito uma "Conferência de Cooperação Econômica para a Europa". Ora, se estava em pleno funcionamento a "Comissão Econômica para a Europa" porque estabelecer outra organização?

Os debates a êsse respeito foram provocados por uma exposição serena e lógica do conhecido professor Oscar Lange, delegado da Polônia. Mas, todos sabiam que a serenidade de suas palavras e a lógica de seus argumentos não se coadunavam com o fato de uma divergência política, que impossibilitava a concessão de recursos à aludida "Comissão".

Logicamente, o auxílio à Europa deveria ser feito através de organizações das Nações Unidas. E, antes de tudo, o problema de reconstrução da Europa deveria ser considerado como problema Mundial, sem distinção de regiões da Europa e sem a separação da Europa de outros continentes. Mas, onde reina a desinteligência política, alimentada por desconfianças recíprocas, inconsciente ou deliberadamente aprofundada por malentendidos quotidianos, não pode haver cooperação econômica. E dêsse modo, por um imperativo político, foi o plano aplicado apenas para uma parte da Europa.

Entretanto, não parou aí a delimitação do plano de reconstrução. O plano não só deixou de abranger, por motivos políticos, a Europa oriental, mas deixou de parte — sem motivo algum, outras regiões do Mundo e que, naturalmente, estão integradas no plano de reconstrução. Assim, é que na exposição elaborada pela Conferência de Paris, fala-se nas exportações de todo o Continente da América para a Europa, sem referência, porém, às condições econômicas mínimas necessárias à realização dessas exportações por parte dos países da América Latina.

Por isso mesmo, a delegação do Brasil procurou imediatamente ponderar, através da palavra do deputado Souza Costa, um dos delegados a Assembléia, que o problema de reconstrução não deveria ser encarado como problema exclusivamente europeu, a não ser que se quisesse, teimosamente, considerar uma parte como um todo. O desgaste dos equipamentos sofrido pelos países da América Latina, durante a depressão e agravado, enormemente, durante a guerra, exigia, para a América Latina, uma recuperação de urgência idêntica à recuperação européia, em benefício da própria reconstrução da Europa.

Foi dentro do objetivo de tornar mais enfática a necessidade de se atender à reposição dos equipamentos da América Latina, que o Brasil apoiou a proposta da Delegação do Chile, no sentido de ser criada uma "Comissão Econômica para a América Latina". Essa Comissão, disse o Senhor Souza Costa, não só poderia facilitar o preparo de estudos de desenvolvimento para os países da América Latina, mas, principalmente, poderia tornar possível a utilização econômica de recursos para a produ-

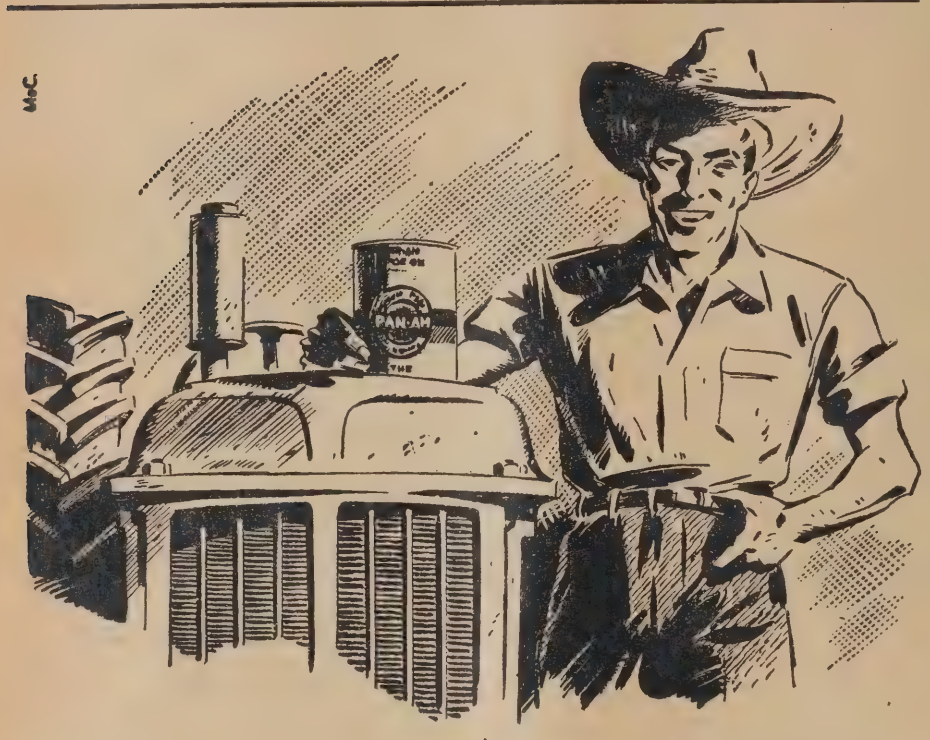
ção e exportação imediata dos artigos mais essenciais para a Europa e para a Ásia.

Seguindo essa ordem de idéias é que a delegação do Brasil compareceu à primeira reunião da "Comissão Econômica para a América Latina, celebrada em Santiago, em Junho do corrente ano. E para corroborar essa orientação apresentavam-se dois fatos relevantes. Primeiro, o documento 630, do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas, de janeiro do corrente ano, onde se declara que os "países da América Latina, assim como tôdas as Nações Unidas, sôbre-utilizaram seus bens de capital, e que os países da América Latina, por terem iniciado a guerra já mal equipados, suportaram, relativamente, uma carga mais pesada". Segundo, a atitude da "Comissão Econômica para a Europa", que não obstante ter sido muito prejudicada pela "Conferência de París", conforme acentuamos, pôde desempenhar um papel relevante, por ter reduzido sua atuação ao importantíssimo objetivo de melhorar o fornecimento e redistribuição de combustível na Europa.

O Brasil compareceu, assim, à Conferência de Santiago com o propósito de sugerir uma incumbência limitada e objetiva à Comissão. Da mesma maneira que a "Comissão Econômica para a Europa" incumbira-se do urgentíssimo problema do combustível, a "Comisáso para a América Latina", incumbir-se-ia do urgentíssimo problema do mínimo de reequipamento, não só para tornar menos grave o problema de sua produção, de um modo geral, como para favorecer, por êsse meio, direta e indiretamente, a própria recuperação da Europa.

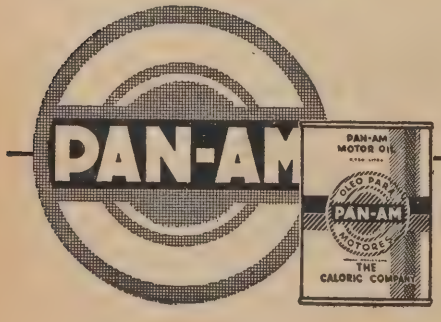
Como de constume, a Conferência encerrou-se com uma série de recomendações vagas. Algumas recomendações, porém, apresentam objetivos relacionados com problemas mais definidos. Os inquéritos sôbre a produção agrícola e as necessidades de equipamentos agrícolas, assentados pela Conferência, em cooperação com a F.A.O. são muito promissores. E' destacável, também, a recomendação dirigida ao Fundo Monetário, solicitando a possibilidade de dar mais fluidez aos saldos congelados e pedindo um estudo da evolução dos preços de exportação e de importação dos países e o reflexo da desuniformidade dessa evolução nos saldos das balanças de pagamento. Êsse último exame foi solicitado pela Delegação do Brasil, objetivando a possibilidade de se considerar anulável o acréscimo, de um ano para outro, do saldo credor na balança de pagamento, que resulte de um aumento de preços dos produtos exportados pelo país credor sôbre a variação de preços dos produtos exportados pelo país devedor.

E' de esperar que na próxima Conferência já tenham sido concluídos os principais inquéritos econômicos recomendados na presente Conferência. Caso tais inquéritos não sejam feitos adequadamente, a segunda Conferência cairá, desde logo, em completo desprestígio, sendo motivo, então, para o desaparecimento da "Comissão para a América Latina".



OS OPERADORES DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS SABEM —

...que o atrito é o maior inimigo das máquinas e tratores. E sabem tambem que, para evitar o atrito, os óleos e graxas PAN-AM possuem os requisitos de alta qualidade e grande rendimento. Faça o que fazem os entendidos — proteja sua maquinaria agrícola com lubrificantes PAN-AM.



THE CALORIC COMPANY

Dos aquedutos romanos...

...aos tubos de aço das modernas adutoras

A antiga Roma era abastecida de água por meio de quatorze aquedutos construídos em forma de arcos. Por êsses aquedutos — verdadeiras maravilhas arquitetônicas — a água corria em encanamentos de pedra e ia depositar-se numa enorme bacia chamada "castelo" de onde se fazia a distribuição pela cidade. Hoje, a engenharia não precisa lançar mão dessas obras monumentais para fornecer água aos grandes centros. Em lugar dos encanamentos de pedra dos romanos, a água circula agora em tubos de aço fabricados especialmente para resistir às grandes pressões. Com a sua experiência em todos os campos da engenharia hidráulica, a ARMCO está fabricando no Brasil, segundo a mais avançada técnica norte-americana, tubos de aço soldados, de diâmetros até 1,80m para adutoras, irrigação, "penstock" e estaqueamentos. Contribui, assim, eficazmente, para a solução dos problemas de condução de água, gás, óleo, drenagens e outros usos facilitando aos engenheiros e empreiteiros de obras a obtenção do material especializado para as suas obras.

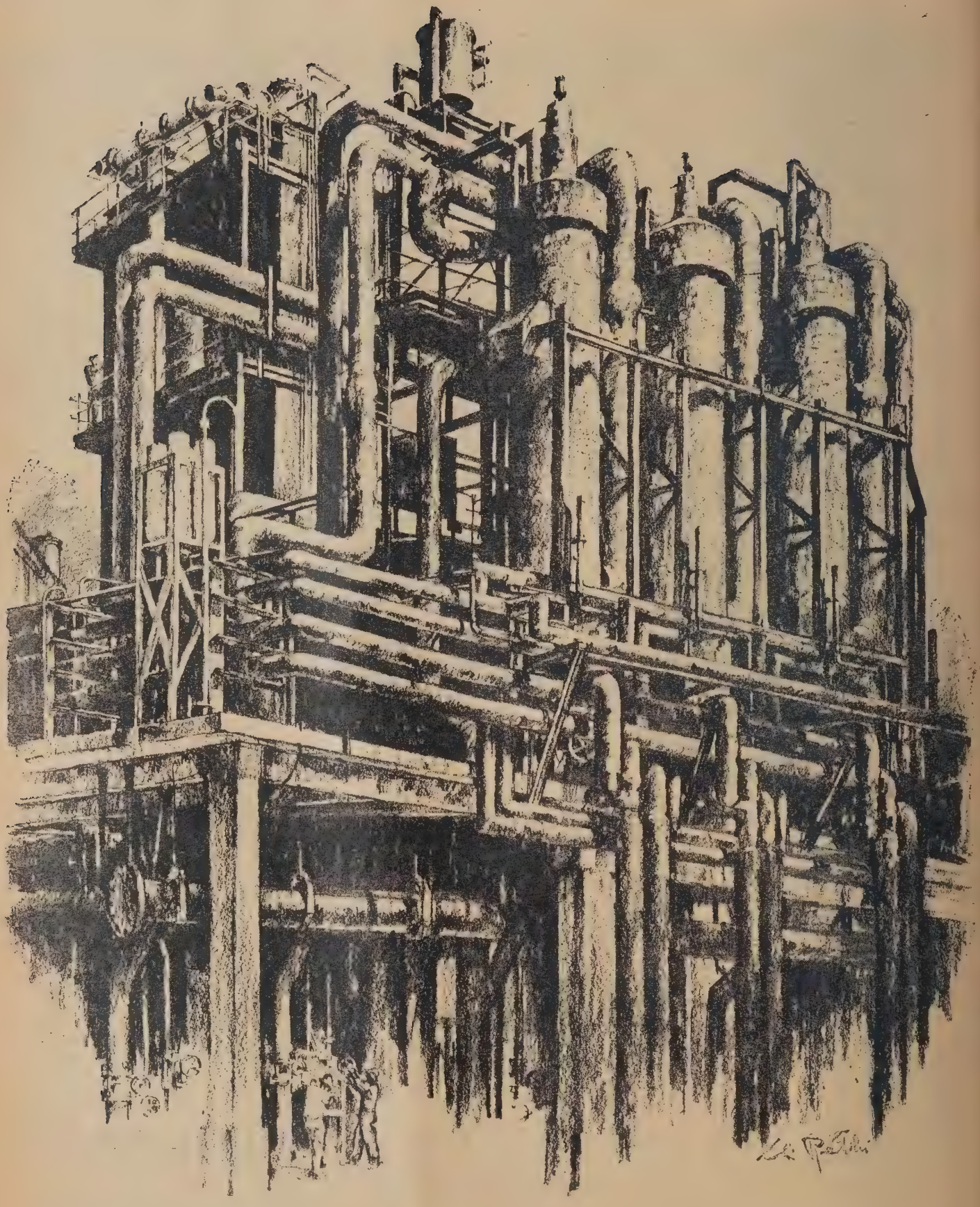
ARMCO

ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A

RUA DA ALFÂNDEGA, 107 — RIO DE JANEIRO

RIO DE JANEIRO - SÃO PAULO - PORTO ALEGRE SALVADOR - CURITIBA - BELO HORIZONTE. AGENTES NAS OUTRAS CAPITAIS DOS ESTADOS

Infinito o Limite da Técnica



Técnica e Indústria

(Esbôço Histórico)

Heitor Ferreira Lima

I — ORIGEM E EVOLUÇÃO DA TÉCNICA

SERIA por demais ocioso, para não dizer inútil, querer demonstrar as vantagens da indústria na vida de um povo e com mais razão ainda, na existência da humanidade. Tôdas as atividades do homem moderno são manifestadas através de obras industriais, e a sua própria existência está intimamente ligada a êste ramo de atividade: a alimentação é preparada em recipientes saídos das fábricas, os pratos e talheres são produtos das fábricas, mesmo a conservação dos alimentos é feita nas geladeiras, produto de indústria adiantada; os tecidos das roupas se fazem em fábricas têxteis e a confecção nas máquinas de costuras; a locomoção em bondes, ônibus, automóveis, trens ou aviões é por meio de máquinas saídas das grandes usinas metalúrgicas. O trabalho diário, quando não consiste na produção e venda dêstes artigos, é feito nos escritórios manuseando pequenas máquinas de escrever e calcular. As investigações científicas e atividades diretoras são realizadas por meio de aparelhos fabricados. O cinema para distração ou o rádio, transmissor de notícias e músicas, que proporcionam o deleite espiritual, são aparelhos produzidos pela indústria. As próprias guerras, atualmente, são ações exercidas através de instrumentos produzidos em fábricas e usinas: desde os diminutos compassos para medir os mapas até os monstruosos engenhos mortíferos mecanizados — marítimos, submarinos, terrestres e aéreos. Tudo, enfim, que consiste em manifestação de atividade humana, desde a mais prosaica, inocente e obrigatória, como alimentação e vestuário, até as mais repulsivas, como as guerras, ou as de simples prazer intelectual, como cinema e rádio, é propiciado ao homem de nossos dias por meio de instrumentos mecanizados produzidos em estabelecimentos fabris, onde a ciência e a técnica se uniram em feliz junção, a fim de colocar à sua disposição essa maravilha sem igual que se chama indústria moderna, proporcionando-lhe confôrto, facilidade e prazer; encurtando incrivelmente as distâncias; dando claridade aos corpos opacos; fazendo ver, com o microscópio e o telescópio, o infinitamente pequeno e o imensamente grande, que o ôlho nu não apreende; domando as energias naturais para colocá-las a serviço da coletividade; vencendo os obstáculos da natureza por meio de pontes e túneis; penetrando nas profundezas da terra e dos mares para arrancar de lá riquezas incalculáveis... Tôda uma imensidade de bens que o homem de há dois séculos atrás não conhecia, nem imaginava sequer. Se baníssemos da presente vida da humanidade as atividades industriais, retrocederíamos milênios, voltaríamos aos tempos pre históricos, quando se obtinha alimento com frutos silvestres, caça feita à mão e agricultura rudimentaríssima; o vestuário de pele de animais ou tecido por demais grosseiro; a moradia em palhoça primitiva; a locomoção à pé ou em toras de madeira para transpor os rios; enfim, um período histórico há muito superado e no qual se encontram unicamente, talvez, algumas tribos de índios na América ou alguns agrupamentos de cafres, na África e Polinésia.

Sôbre o desenvolvimento da técnica e sua relação com a indústria, escreveu Heitor Ferreira Lima um importante trabalho cuja publicação iniciamos.

Não é preciso chamar a atenção do leitor para a tese nem para o autor.

O estudo da técnica não tem sido da preferência dos brasileiros, de modo que o surto industrial luta com dificuldades precisamente neste setor — o da formação de especialistas. Temos nos esforçado pelo aprimoramento técnico, e a publicação dêste trabalho de Heitor Ferreira Lima obedece a esta orientação.

Tempo de leitura: 28 minutos

Qual, entretanto, a origem da indústria moderna? Como se desenvolveu? Qual o caminho percorrido?

Para responder a estas perguntas temos de entrar em cheio na história da técnica, história viva, cheia de encantos e emoções ao mesmo tempo, onde o esfôrço e a tenacidade travam embates gigantescos com a rotina e o atraso, onde o anseio de progresso choca-se com os interêsses feridos e a

ignorância dominantes. E' uma história que dura milênios e representa a maior conquista da humanidade, constituindo a geradora da civilização, o fio condutor da evolução em todos os sentidos, por isso mesmo movimentada, cheia de cambiantes. Tendo atingido um alto grau de desenvolvimento tem, no entanto, ainda amplos e luminosos caminhos pela frente, sendas até agora imperscrutáveis, que nos desvendarão portentos, verdadeiras auroras de progresso, transformando, elevando em todos os quadrantes a vida do Homem na Terra...

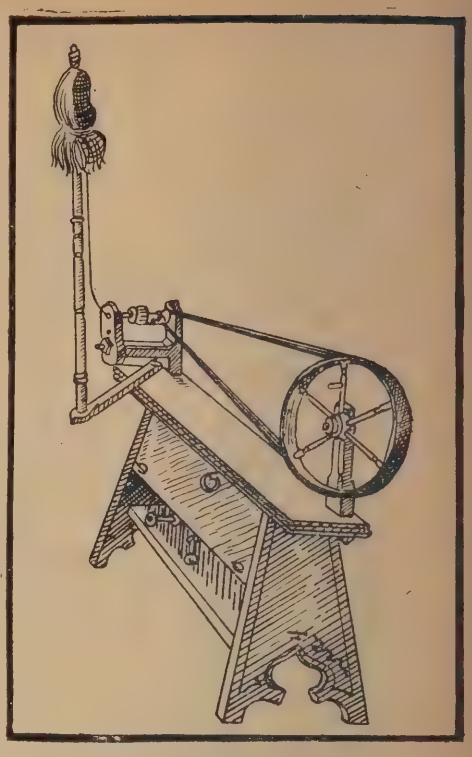
Início e desenvolvimento da técnica — A técnica começa quando o homem busca num pedaço de pau um prolongamento das mãos, para levar a cabo determinados intentos, como fazem certos macacos que usam uma vara a fim de derrubar frutos das árvores. O macaco, porém, ficou nisso, enquanto que o homem foi além. Separa-se dêsse animal ao encontrar e fazer uso de uma pedra lascada, o silex, que já é uma ferramenta. Junto com a pedra lascada começa também a utilizar ossos e chifres de animais que vai encontrando em seu caminho: utensílios ponteagudos e afiados. Depois descobre ou inventa o fogo, de origem desconhecida, encontrado talvez dos restos de algum incêndio provocado pelo raio de uma tempestade ou originado involuntariamente da fricção de dois corpos duros. Com o fogo e a ferramenta primitiva já tem o homem a chave das transformações materiais, o segrêdo da ação sôbre o mundo exterior. A linguagem, também de origem desconhecida, vem proporcionar-lhe o domínio interior de seus atos e consequentemente do pensamento. Lançando suas ferramentas primitivas ou golpeando com elas sêres ou objetos do mundo exterior que deseja transformar, o homem inventa a percussão e a propulsão, elementos importantes de mecânica. A modelagem, utilizando certas propriedades da água e matérias flúidas, e a armadilha e fossos para caçar animais, são conquistas do homem préhistórico, onde aparecem o senso artístico da humanidade e a inteligente utilização do pêso, o grande elemento da física.

Assim, dez ou vinte mil anos antes da nossa era, o homem primitivo, utilizando ferramentas primitivas, o fogo, rudimentos de mecânica e física, construiu o mundo neolítico, onde já havia um princípio de técnica, cerâmica, agricultura, animais domesticados, transporte animal e por meio de pirogas (toras de madeia com um buraco no centro feito a fogo), rudimentos de metalurgia pelo cozimento de metais encontrados à flor da terra, e mesmo certos elementos de arte e medicina através das religiões primitivas ou magias. E foram com êstes elementos primitivos que se constituíram os grandes Impérios da Antiguidade e se desenvolveu a técnica, dando nascimento à indústria.

Vejamos, no entanto, as etapas percorridas.

A técnica dos povos antigos — As civilizações antigas, embora tenham suas bases assentadas sobretudo na agricultura, nem por isso, ou talvez por isso mesmo, não puderem deixar de desenvolver os rudimentos de técnica conhecidos e dessa forma ir abrindo o caminho da produção industrial, ou melhor, penetrar na senda da fabricação de objetos, que a necessidade ia determinando para uso nos diversos misteres.

Ao norte do gôlfo pérsico, nas fronteiras do Iraque, tendo a leste pântanos e a oeste uma cadeia de montanhas, se localiza o Elam, ou "Terra Alta", como era conhecida pelos antigos hebreus. Aí, um dos núcleos primitivos da civilização, viviam os "elamitas", tribo nômade de caçadores e pescadores, mas que já conheciam o uso de armas e instrumentos de cobre, cultivavam grãos; domesticavam animais e escreviam em hieroglifos. Entre os objetos encontrados dêste povo, havia o silex, vasos muito bem boleados e pintados com delicadeza de ornamentos geométricos, representando animais e plantas. Conheciam o tôrno do oleiro e o carro. Desenvolvendo sua cultura se tornaram poderosos, conquistando a Babilônia e a Sumeria, nas margens do Eufrates. As colheitas na Mesopotâmia, no VI milênio antes de Cristo, eram feitas, primeiro com foices de madeiras ou de terra cozida, dentadas de silex afiados e depois com foices metálicas. Entre o IV e o III milênios antes de Cristo, aparecem simultaneamente no Egito, Mesopotâmia e Índia, objetos de ferro. O tecido era obtido pela trança de fios amarrados em dois pedaços de vara e esticados, atravessando-os com outros fios, formando a trama. As casas eram de vime, cobertas de barro misturado com palha, e as portas de madeira giravam sôbre gonzos de pedra (1).

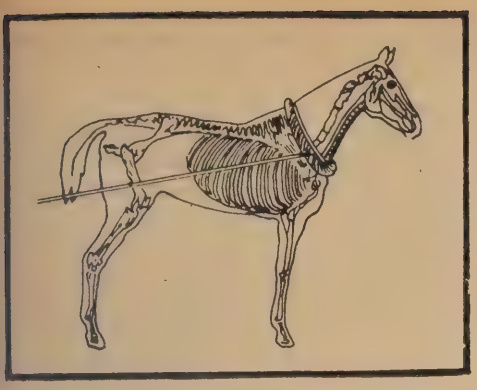


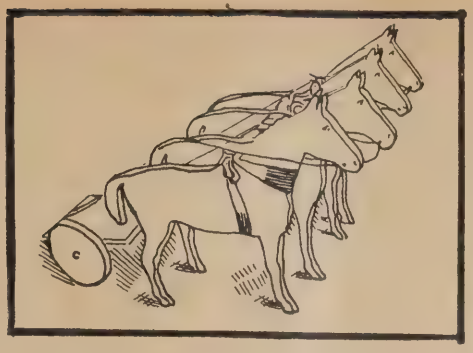
Reunimos aqui alguns dos primeiros elementos da técnica. Acima vemos uma roca da Idade Média, segundo desenho de Feldhans.

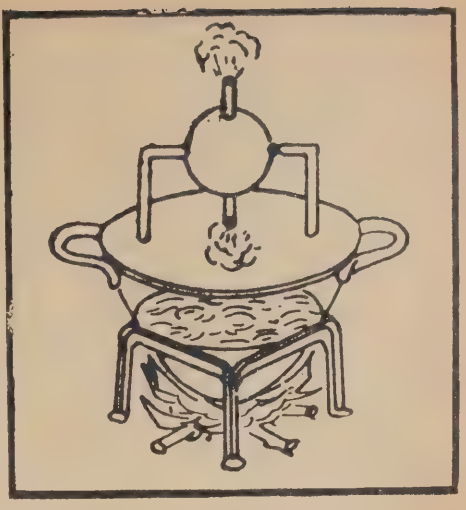
No Egito foi sem dúvida o lugar em que a civilização antiga encontrou seu mais amplo progresso do ponto de vista material. Com o bronze, faziam armas, alavancas, polias, molinetes, cunhas, tornos, parafusos, talhadeiras e serras; fabricavam tijolos, vidravam cerâmica, sopravam e coloriam vidros; de madeira faziam botes, carruagens, cadeiras, camas e caixões mortuários; de couro produziam calçados, aljavas, escudos e assentos; do papiro fabricavam cordas, esteiras, sandálias e papel; desenvolveram a arte da esmaltagem e dos vernizes; aplicaram a química à indústria e teceram panos finíssimos. As muralhas, os obeliscos e outros monumentos arquitetônicos atestam do adiantamento da engenharia egípcia. Na arte, são conhecidos a escultura e os alto relevos do povo do Nilo. Introduziram o serviço postal e os pagamentos eram feitos com mercadorias. Deram origem à matemática, à astronomia e iniciaram-se na arte da medicina.

O extenso caminho percorrido do período neolítico à Antiguidade, nos mostra a evolução da técnica em suas primeiras etapas e o seu enorme pa-

(1) Ver sôbre as civilizações antigas, Will Durant: "História da Civilização", tomo 1.º, "nossa herança oriental", trad. de Monteiro Lobato — São Paulo, 1942.







Aplicação da fôrça através as idades. Nos dois desenhos primeiros vemos uma quadriga antiga, com os animais presos pela garganta, e outro mais moderno, com o peitoral prêso aos omoplatas, facilitando o esfôrço. Na gravura seguinte, turbina a vapor, ou a Bola de Heron, de acôrdo com um desenho de Usher.

pel dando nascimento à indústria, dando origem à ciência e às artes, limpando e preparando o terreno para seu florescimento mais viçoso nas culturas posteriores das civilizações clássicas.

Grécia e Roma — A contribuição da Grécia para o desenvolvimento da técnica é das mais valiosas, não só por ter aperfeiçoado e aprofundado os princípios recebidos do Mundo Antigo, dos sumerianos, egípcios, babilônicos, etc., como também por tê-los levado a um tal grau de adiantamento que em muitos casos, não foram superados até hoje. Tão grande é a transformação operada, que, diz um historiador, tem-se a impressão de, mudando-se de espaço, ter-se mudado de humanidade. Povo livre, onde a liberdade, pelo menos para um e boa parte da população, atingiu o mais elevado nível até então conhecido, foi a livre especulação, dedicada ao culto da beleza e da verdade, uma insaciável busca de perfeição no homem, em suas obras e na imagem de seus deuses, que permitiu o florescimento do gênio grego, a criação de suas obras imortais.

A parte inegavelmente mais importante dessa contribuição, não foram tanto os bens materiais conseguidos, como as noções de ciência pura, principalmente as *matemáticas puras,* adquiridas, pondo clareza e amor de perfeição num conjunto de receitas, de regras, de conhecimentos confusos, mal separados de objetivos práticos, recebidos dos Impérios Antigos. Dando-nos a *técnica* do espírito, pela criação da *Lógica,* da *Política* e da *Moral,* contribuíram para a vida do espírito de iniciativas técnicas com partes tão importantes quanto as das primeiras conquistas da pré-história. Com a matemática pura, mãe de tôdas as ciências e de tôdas as aplicações, cujo valor e consequências se manifestaram em tôda sua extensão muito depois do desaparecimento da sua civilização, os gregos souberam depurar, precisar tôdas as idéias fundamentais sôbre as quais repousam nossos processos de *medida*: medida dos comprimentos, dos volumes, das massas, dos tempos. Graças a êsses conhecimentos aperfeiçoados, abriram túneis como o de Samos, de mais de 1 quilômetro de comprimento, de uma retidão admirável ainda hoje; melhoraram os tipos de navios; inventaram a âncora; puderam prever as colheitas, praticaram a sinalização na navegação, construindo nesse domínio obras como o Farol de Alexandria, que se tornou famoso e passou à história. Arquimedes, elucidando completamente o princípio geral da alavanca, abriu ao espírito humano um campo imenso de deduções. Com a *estática,* isto é, o estudo geral do equilíbrio dos sólidos fundado na experiência das primeiras máquinas simples, constituiu-se o ponto de partida racional de todos os progressos da mecânica aplicada. A própria *dinâmica,* cientificamente instituída por Galileu, foi preparada pelas especulações filosóficas e astronômicas dos gregos. Com a mecânica da Escola de Alexandria assistimos a um verdadeiro desabrochar das *técnicas modernas,* isto é, instrumentos concebidos pela razão, claramente deduzidos dos princípios científicos, para um fim prático preciso, instrumentos que se não fôra a limitação social da época (escravidão, o que quer dizer mão de obra abundante e barata) poderiam ter amenizado consideravelmente o trabalho do homem. Nesse sentido é ilustrativo a "bola de Heron", ou "bola a vapor", que, desenvolvida e aperfeiçoada, se poderia ter transformado em nossas máquinas motoras, o que mostra que para uma invenção ser utilizada e levada às suas últimas consequências, não basta ter surgido, mas requer uma condição histórica propícia, uma *maturidade* de tempo, determinada pelas condições econômico-sociais. A *catapulta,* entretanto, instrumento de guerra, foi utilizada, entrando em ação na defesa de Siracusa. Outros instrumentos já científicos, de medir, de nivelamento, óticos (especialmente de astronomia), tomaram incremento a partir dessa época, de enorme significado industrial, e sôbre os quais repousa boa parte do nosso poderio mecânico moderno. Merece destaque especial, entre êstes, o *parafuso* e a porca que constitui a cavilha de encaixe, ainda hoje indispensável aos nossos técnicos. Os gregos utilizaram o parafuso não somente para encaixe como igualmente para prensar, inventando assim a prensa, e também numa roda dentada (parafuso sem fim) permitindo, quando um encaixado no outro, transformar em movimentos de rotações executados em planos diferentes.

Dessa idéia primitiva chegamos às nossas hélices de navios e aviões. No domínio da hidráulica inventaram a roda de pá, construindo o moinho hidráulico, facilitando e simplificando enormemente o trabalho da moagem, que mereceu o canto de um dos seus poetas. E levando a aplicação da hidráulica mais adiante, devemos acrescentar a pneumática, isto é, a utilização da elasticidade do gás e o uso das transmissões mecânicas, dando origem à bomba aspirante e compressora, o sifão, o hidrômetro.

Mas, como já dissemos, estas invenções não tiveram aplicação, nem se desenvolveram em tôda sua exten-

são devido à limitação econômico-social da época, servindo, com raras exceções, mais à observação científica ou à curiosidade do que à transformação sistemática do trabalho humano. Esta "esterilidade prática das invenções gregas", como a denominou um historiador da técnica (2) teve como causa determinante a existência da escravidão, cuja supressão não era desejada pelos dirigentes e para onde conduziria fatalmente a sua aplicação, uso e desenvolvimento sistematizado. Só o mundo moderno, por isso, pôde aproveitar e levar às suas últimas consequências as invenções e os princípios científicos descobertos pela prodigiosa civilização helênica.

Em Roma, pouca coisa de original encontramos no domínio do progresso técnico e das invenções. Povo conquistador e administrador por excelência, suas preocupações se voltaram sempre para a arte guerreira e o domínio dos povos subjugados. Daí que a sua contribuição fundamental no setor intelectual tenha sido o *direito*. Para suas conquistas militares melhoraram e aperfeiçoaram vários engenhos de guerra dos gregos; desenvolveram também grandes trabalhos de engenharia, tais como estradas, aquedutos e pontes. Contudo, as estradas romanas, cujo desenvolvimento era favorecido pelo govêrno, dada sua importância para a administração central, embora amplas, de vastas dimensões e longas, estendendo-se até as fronteiras do mundo civilizado, tinham um grave defeito: careciam de elasticidade, porque eram recobertas de lages unidas por magnífico cimento, tornando-as sensíveis às deformações e às intempéries, e assim sendo, pouco propícias a um tráfego intenso, estragando-se rapidamente. Suas elites bem acomodadas, aspirando ao confôrto, favoreceram as invenções práticas que propiciavam a comodidade e o bem-estar individual. Por isso, através de aperfeiçoamentos técnicos, conseguiram a calefação central por meio de galerias de ar aquecido, ou hipocausto; o uso do vidro transparente; e até a estenografia, dadas as inclinações práticas da civilização romana.

Conforme tivemos ocasião de salientar, por um lado, a escravidão humana como único meio de produção sendo por isso considerado o trabalho como degradante e vil, e por outro, a insuficiência de *motores* e *transportes*, limitaram a evolução da técnica e entravaram singularmente o desenvolvimento industrial da Antiguidade.

Idade Média — A queda do Império Romano refletiu no mundo em forma de decadência da técnica e mesmo de sua retrogradação do ponto de vista industrial. As rivalidades repercutindo em conflitos frequentes, o vandalismo das pilhagens dos centros urbanos, o estrago das estradas, pontes e aquedutos, acompanhado das epidemias e insegurança nos transportes, assinalaram a decomposição do Império, tanto no sentido político, quanto no administrativo e econômico, dando como resultado uma extensão da miséria, que se traduziu em fome endêmica.

O retrocesso foi tão grande, que voltou-se aos tempos pré-históricos, o que mostra como um sistema político atrasado pode influir até na infra-estrutura da sociedade. Daí a recuperação ter de começar pelas partes rudimentares, tendo início na escala mais baixa do trabalho social: a agricultura. "Em resumo, o aparecimento do feudalismo na Europa ocidental, no curso do século IX, não é mais do que a repercussão, na ordem política, da regressão da sociedade a uma civilização puramente rural" (3). Nessa obra de recuperação agrícola tiveram papel saliente várias ordens monásticas, merecendo destaque a dos Beneditinos, que chegaram a carregar na cintura uma podadeira como insígnia de sua principal ocupação; era o tempo em que o povo preferia um bom *arador* a um bom *orador*. As dificuldades, no entanto, eram enormes: o trabalho era feito numa charrua primitiva, havia falta de adubos, de transportes, de capitais.

Contudo, apesar dos obstáculos que a decadência geral acarretou, pouco a pouco foram sendo vencidos os atra-

(2) Pierre Ducassé, "Histoire des Techniques" — 1945 — Press Universitaire de France.

(3) Henri Pirenne: "História Economica y Social de la Edad Media" — tradução espanhola de Salvador Echavarria — Fondo de Cultura Economica — México.

SATMA

— um nome que é um símbolo de organização!

A experiência de 34 anos no ramo de seguros é o que lhe oferece a SUL AMÉRICA TERRESTRE, MARÍTIMOS E ACIDENTES, quando você recebe uma apólice de uma de suas nove carteiras! Durante 34 anos, o trabalho constante da SATMA foi aperfeiçoado até se tornar um símbolo de organização e eficiência. Isso significa absoluta proteção contra os golpes imprevistos da fatalidade!

★

SUL AMÉRICA TERRESTRES, MARÍTIMOS E ACIDENTES

A maior Companhia de Seguros Terrestres da América Latina

RIO DE JANEIRO

sos e um progresso lento prém contínuo foi encontrando novas formas de trabalho e mesmo métodos novos foram surgindo lentamente. Um dos mais importantes, nesse sentido, foi a inovação na exploração da fôrça animal para tração, com o peitoral de puxar o veículo não mais descansando sôbre a garganta do animal, oprimindo-lhe a respiração e dificultando-lhe os movimentos, mas presos nas omoplatas, o que lhe facilitava o esfôrço com todo o corpo, deixando-lhe livre a garganta para a respiração. Ao mesmo tempo principiou-se a utilizar na tração animal, não mais um só cavalo, como antigamente, porém vários dêles atrelados em fila. Igualmente foi descoberto, ou tornou-se a inventar, a ferradura para animais, permitindo-lhes mais firmeza nas estradas percorridas e economia de seus cascos. Com êsse melhor aproveitamento da fôrça animal, não somente cresceu a capacidade de tração do homem, como também lançou-se cada vez mais sôbre o animal um trabalho penoso para o qual antes era utilizada a fôrça humana. Deve-se salientar que essa melhor utilização da fôrça animal para a tração e transporte, teve como causa determinante a falta de braços, outrora abundante e barata, agora escassa pela devastação causada pelas epidemias, guerras e fome.

Com a melhoria dos meios de transporte, intensificou-se o comércio, surgindo novas necessidades, criando-se novos mercados, ampliando-se os negócios, crescendo o intercâmbio entre as diversas regiões, nascendo as Feiras, as grandes associações de mercadores que sob o nome de *Hansas* se tornaram famosas na história. Isto obrigava a um desenvolvimento intensivo da agricultura e da indústria, conduzindo ainda essa ampliação do comércio à extensão da cunhagem de moedas, à criação de novas formas de organização do crédito, desenvolvendo-se assim a economia monetária, que ia substituindo as antigas formas de escambo e troca em espécie. As guerras do Oriente com o Ocidente, as Cruzadas, acompanhadas de uma formidável efervescência humana, dentro do Mediterrâneo, favoreciam novas correntes de ligação entre o mundo medieval e a velha civilização bizantina, trazendo aspirações até então desconhecidas, outros gostos e novas necessidades.

Com êsse impulso tomado pelo comércio as fôrças de produção se expandiam grandemente, operando-se a passagem das economias fechadas para a economia *urbana*, prelúdio já da economia *nacional*. Era o *grupamento urbano* constituído pelos artífices formados em tôrno das municipalidades, organizando-se em corporações, formando os *burgos*, cuja sorte estava intimamente ligada à conquista e à defesa da liberdade de comércio.

Outra conquista importante mais a assinalar é o uso, pois não se tratava propriamente de uma invenção, do moinho movido à água, e logo depois do moinho de vento, métodos de trabalho pouco utilizados antes, quando havia abundância de braços servis. Nesse mesmo período, quando se ampliam os moinhos, generalizando-se o uso da energia animal e da energia hidráulica, aperfeiçoa-se o trabalho na metalurgia e toma incremento o trabalho nas minas.

Embora já se praticasse a mineração no tempo dos egípcios e dos gregos, foi nessa época que se conseguiu, sob a forma de óxido, reduzido em fornos de pequena capacidade com carvão de madeira, produzir o ferro e o aço. Dêsse modo, com o trabalho feito em grande parte à mão, as pequenas forjas se multiplicaram, adquirindo fama certas regiões por seus tra-

Luz apropriada para qualquer condição de vida e trabalho!

LÂMPADAS FLUORESCENTES
EDISON MAZDA G-E

A General Electric tem marchado sempre na vanguarda do progresso, no desenvolvimento de toda a classe de lâmpadas e material de iluminação, não só criando novos tipos para cada necessidade visual, mas, principalmente, indicando a iluminação adequada a qualquer condição de vida e trabalho. Para o seu lar, escritório, fábrica ou indústria, exija sempre as Lâmpadas Fluorescentes Edison Mazda G-E que proporcionam luz suave e abundante... o tipo de luz artificial mais adequado ás necessidades visuais!

Tecnicos e engenheiros o ajudarão a resolver o seu problema de iluminação.
Faça uma visita ao mais próximo escritório da

8.271

GENERAL ELECTRIC

RIO DE JANEIRO - SÃO PAULO - RECIFE - SALVADOR - CURITIBA - PORTO ALEGRE

balhos em latão, cobre e ferro forjado. Dêsse aperfeiçoamento no trabalho da metalurgia resultou um florescimento de indústrias derivadas, tais como fundições, armarias, serralherias, ferrarias, tôdas elas contribuindo com notáveis invenções para o progresso da técnica e da indústria.

A própria agricultura desenvolveu-se, utilizando-se charruas puxadas por animais atrelados, aplicando-se a irrigação, o secamento de pântanos, regualndo-se os cursos de águas, conquistando-se litorais e vales fluviais, aperfeiçoando-se a estrumada e o trato da terra, num esfôrço por alcançar os processos agronômicos dos romanos.

Dessa forma, regiões inteiras de vários países europeus se desenvolveram, adquirindo novos contornos econômicos, feições peculiares que até hoje os caracterizam.

Preparação dos tempos modernos — O fim da Idade Média, pela extensão dos maquinismos criados e pela organização social que daí resultou, prepara os tempos modernos, abrindo novos caminhos à conquista do progresso.

Entre êsses mecanismos que tanto contribuíram para a evolução da humanidade e para marcar a passagem de uma época histórica para outra, devemos citar a *bússola* e o *leme*. A bússola, transmitida pelos chineses ao Ocidente, foi reinventada no século XII, sendo constituída por uma agulha imantada, prêsa a um montículo de palha, colocada sôbre a água. Somente muito mais tarde surgiu a idéia de montá-la sôbre um "pivot" e fixá-la em uma rosa dos ventos. Foi igualmente no século XII que os remos diretores foram substituídos pelo leme na evolução dos barcos, tomando imenso impulso com a navegação a vela.

De posse dêstes dois instrumentos, com o progresso da cartografia e a arte de determinar a posição do navio no mar, impulsionada com rapidez sobretudo pelos portuguêses a partir do século XV, inaugura-se a era das grandes expedições marítimas. Mas isto só foi possível graças à prática adquirida com as viagens marítimas muito difundidas no Mediterrâneo, antes, com as Cruzadas e peregrinações à Terra Santa, acontecimentos êstes que constituíram os verdadeiros fatôres que introduziram a técnica marítima nos costumes dos ocidentais.

Progrediram igualmente de modo notável os transportes terrestres. Inventaram-se ou reinventaram-se as carretas, melhoraram-se as pontes, as estradas, etc., encurtando-se as distâncias de tal modo com êsses processos, que um comboio de mercadoria gastava no máximo trinta e cinco dias para ir de Paris a Nápoles pelo vale do Mont-Cenis.

Os caminhos fluviais são melhorados. Dragam-se e balizam-se os rios, inventam-se os diques e abrem-se os primeiros canais, como o do Báltico ao Elba, para a navegação marítima.

Inventa-se o relógio e a seu lado avulta outro invento não menos importante para a civilização: a imprensa. Desta última decorrem a invenção do papel e a fabricação da tinta à base de óleo, o desenvolvimento da gravura em madeira e metal, o desenvolvimento das fundições dos tipos e da reprodução em metal das fôrmas de madeira, o desenvolvimento da imprensa e do trabalho de impressão. "O completo desenvolvimento da imprensa, mais do que qualquer outra realização representa de modo significatixo a passagem da técnica medieval à técnica moderna" (4). E ao lado destas invenções de imensa projeção no futuro, deve-se contar outras aquisições que, embora menores, nem por isso são menos significativas, como a laca, a sêda, o óculo e o binóculo, a pólvora, transmitidas pelos chineses. Dessa época ainda datam a iluminação à vela de cêra, a roda dentada, a utilização da chaminé, o uso novamente de vitrais, enfim, uma série de utilidades que tornaram mais ágeis as mãos, os olhos, o espírito. Assim faziam-se crescer as fôrças postas em ação, fôssem elas naturais ou inanimadas, despertando formidáveis energias de renovação social. Como disse um historiador da técnica: "foram êstes esforços pacientes, estas adaptações sólidas, que forneceram as bases indestrutíveis do desenvolvimento industrial e agrícola do mundo moderno cujas verdadeiras e decisivas conquistas mergulham sempre suas raízes no gênio medieval" (5).

Surge uma nova filosofia — Apesar de algumas idéias geniais precursoras da Escola Jônica, tôda a filosofia grega e posteriormente a romana, sua herdeira, sofria de uma grande limitação proveniente do emprêgo da mão de obra servil. O trabalho material para as classes dirigentes daqueles povos estava intimamente associado à condição degradante da escravidão. A Idade Média desenvolvendo a técnica era uma tendência à reabilitação da dignidade do trabalho, livrando o homem do penoso papel de motor para transformá-lo em condutor de fôrças, despertando nova consideração pelo técnico, ou o homem dado às "artes mecânicas", como se dizia então. Essa nova mentalidade entrava em choque com as concepções filosóficas até então predominantes, dando nascimento a um modo diferente de encarar os problemas, revolucionando o campo das idéias. O conhecimento passou a ser considerado

(4) Usher, citado por Pierre Ducassé, ob. cit. págs. 66 e 67.

(5) Pierre Ducassé: "Historie des Techniques", pág. 67.

CORRETORES DE SEGUROS E RESSEGUROS

VIGIA
S. A.

Séde RIO DE JANEIRO
RUA DA ALFÂNDEGA, 41, SALA 712
TELEFONES 43-2372 e 23-0081
CAIXA POSTAL, 3347 - TELEG. VIGIA - RIO
Correspondentes em LONDRES, NEW YORK, PARIS

TODOS OS RISCOS

SEGUROS DE BAGAGENS PARA O ESTRANGEIRO — MOTINS — COMOÇÕES CIVIS — RESPONSABILIDADE CIVIL — AUTOMÓVEIS — JOIAS — ROUBOS E FURTOS

como sendo inseparável do trabalho sistematizado, a arte de dominar a natureza, de conhecer suas leis, abrindo assim o espírito à sabedoria das coisas. Era o *método experimental* que surgia, adquirindo a filosofia um caráter *materialista,* abandonando a estéril disputa das diversas escolas, a Escolástica, e reagindo contra o *idealismo* aristocrático e tomista, até aí considerado como a fonte de tôda sabedoria.

Já Roger Bacon, frade franciscano que passou 24 anos de sua existência encarcerado e sob severa vigilância no mosteiro, em plena Idade Média mostrava o valor da experiência no estudo das coisas, dizendo que "a ciência experimental não recebe a verdade das ciências superiores; ela é que é a senhora e as outras ciências são as suas servas". Foi porém seu homônimo, Francis Bacon, chanceler da Inglaterra, contemporâneo de Kepler, Galileu, Steviu e Gilbert quem com mais profundeza abordou o assunto, defendendo uma concepção do mundo baseada na experiência e no estudo da natureza, empreendendo luta decisiva contra o idealismo e a escolástica. René Descartes, continuando essa obra, concebe uma filosofia *prática,* pela qual, "conhecendo o poder e as ações do fogo, da água, do ar, dos astros, do céu e de todos os outros corpos que nos cercam, tão distintamente como conhecemos os diversos misteres dos nossos artífices, as poderíamos utilizar de igual modo em tudo aquilo para que servem, tornando-nos assim como que senhores e possuidores da natureza" (6). Descartes não se contentou em estudar teoricamente e matematicamente as máquinas simples, e lançar os princípios de uma Mecânica, utilizando os artífices em seus trabalhos, mas chegou mesmo a conceber uma Escola de Artes e Ofícios, com salas amplas, providas de todos os instrumentos necessários. Leibnitz, que pode ser cognominado de pai da filosofia alemã, muito mais tarde, ressaltava igualmente o valor imenso da técnica para nossa instrução.

E foi dessa filosofia materialista, exaltando e aplicando o método experimental, voltada para um sentido prático das coisas, em constante estudo da natureza, associada ao progresso então alcançado, florescendo numa época de grande expansão comercial, de um vigoroso despertar das Letras

(6) "Discurso do Método", trad. de Newton Macedo — Liv. Sá da Costa Editôra — Lisboa — 2.ª edição.

FORNOS TÚNEL "ALLIED", FORNOS PERIÓDICOS, SECADORES E INSTALAÇÕES PARA INDÚSTRIAS CERÂMICAS

★

MAÇARICOS, VENTILADORES, BOMBAS E INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA QUEIMA DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

★

Os conhecimentos da nossa seção técnica são o resultado da larga experiência adquirida por Ferro Enamel Corporation, E.U.A. no mundo inteiro.

★

FERRO ENAMEL S. A.

Rua Marconi, 23 - Caixa Postal 2948 - SÃO PAULO

Brasil

e das Artes, com a redescoberta de tudo o que de grandioso haviam produzido o mundo antigo e clássico, que surgiu uma nova era histórica, a Renascença, com seus gênios criadores, como Leonardo Da Vinci, Galileu, Dante, Miguel Angelo e outros mais, abrindo de par em par as portas para o progresso moderno que começava a soprar então. Dêsse modo "a ciência dá um salto espantoso, saindo quase bruscamente das sombras, realizando, em três séculos, que é a idade da ciência moderna, o que não fôra sequer sonhado até pouco menos de cem anos antes" (7), e o mundo avança a passos gigantescos por sendas ensoaradas de um porvir onde a existência da humanidade seria mais suave de suportar.

Os alicerces do mundo moderno — Êste impetuoso desabrochar das ciências das letras, das artes e do comércio, determinado pelas transformações técnicas, deu nascimento a um novo sistema econômico, político e social, preparando a era do mundo moderno, em que a indústria iria atingir seu pleno apogeu, seu mais elevado grau de adiantamento, propiciando aos povos um nível de confôrto, cultura, e liberdade até então desconhecidos e nem sequer imaginados.

Assinalemos os fatôres básicos, ou melhor, os alicerces sôbre os quais se ergue o mundo moderno.

Foram os negociantes e financiadores da semprêsas de navegação os que equiparam, armaram, transportaram e abasteceram os exércitos cristãos para a guerra contra as tropas muçulmanas, acompanhando êles de perto os soldados, fundando, logo que as cidades eram conquistadas, casas de comércio e feitorias no Acre, Antióquia e Tiro. Isso facilitou a acumulação de bens nas mãos dos principais comerciantes da Itália, Espanha e França. Com a Liga Hanseática dominando o Mar Báltico e negociando com as cidades italianas do Mediterrâneo, operou-se a junção entre o Norte e o Sul. Estabeleceram-se assim negócios de peles, couros, cereais e cêras com a Rússia; de madeira, ferro, cobre, peles, peixes, carne e cereais com os países escandinavos; de lã, peles, couros e estanho com a Inglaterra; recebendo êstes países das costas mediterrâneas vinhos, azeites, sal, frutas, tecidos de sêda e algodão, açúcar, especiarias e madeiras do Oriente. E surgiram para isso os fatôres e intermediários dessa nova ordem de relações e produções que se ia estabelecendo no mundo: barcos e manufaturas italianas; frotas de pescadores do Báltico; casas de descontos nos Países Baixos; artezãos flamengos; fabricantes de tecidos e cristalarias na Inglaterra; banqueiros e comerciantes alemães, proprietários de minas de prata e cobre no Tirol e Hungria, de prata e mercúrio na Espanha; fundições e oficinas existentes nos distritos rurais não incorporados; pequenos camponeses e agricultores expulsos de suas terras. Os capitães dessa nova cruzada de expansão comercial e manufatureira e acumulação de riquezas, não eram nobres, nem príncipes, nem clérigos, mas chamavam-se Bardi, Peruzzi, Medici, Fugger, Welser, comerciantes, armadores, banqueiros, proprietários de minas (8).

Êste sistema mercantilista em pleno florescimento, levando a capacidade de produção e comércio ao auge, despertando uma prosperidade geral, dava poderio e evidência aos monarcas, aumentando-lhes as rendas do Estado. Os laços dos interêsses oriundos desta prosperidade geral, estreitando-se cada vez mais entre a burguesia nascente, rica e endinheirada, e as casas reinantes cada vez mais dedicadas ao luxo e ociosidade, vivendo da renda e empréstimos dos banqueiros, deram origem às monarquias absolutistas, anulando-se as prerrogativas dos príncipes eclesiásticos, quebrando-se a moldura feudal que limitava e comprimia os países dentro dos antigos quadros. Fortalecidos pelo apoio financeiro da nova classe capitalista, as monarquias nacionais libertaram-se da dependência da Igreja e levaram a cabo suas lutas contra a nobreza feudal, nas guerras com outras dinastias e na organização do regime. Em troca "os monarcas construíram estradas e pontes, trataram de abolir — em alguns lugares com êxito, como na Inglaterra — as exações locais e alfândegas internas; estabeleceram pesos e medidas uniformes para todo o país e trataram também de organizar sua ordenação monetária. Em certos momentos estabeleceram entre si acordos comerciais e concederam aos mercadores — como prêmio por seu apoio ou como garantia de empréstimos monetários — concessões e monopólios importantes para explorar minas, negociar em terras longínquas e estabelecer colônias nos domínios de além-mar. Dêste modo se constituíram na Europa as monarquias, e floresceram consideravelmente durante os séculos XIV e XV" (9). Esta é a origem dos Tudor e Stuart, na Inglaterra, dos Valois e Bourbons, na França; de Castilla e Aragon e mais tarde dos Habsburgo na Espanha e dos Habsburgo na Áustria, com suas grandes e sólidas casas dinásticas, fundadas nos séculos XV, XVI e XVII na Europa.

Como consequência dessas transformações materiais, foi se operando

(7) Leoncio Basbaum — "Fundamentos do Materialismo", pág. 335 — Rio — Epasa.

(8) Ver Louis M. Hacker: "Processo y triunfo del capitalismo norte-americano", tradução de J. Prados Arrarte, Editorial Sudamerica — Buenos Aires, e Aureus: "Bancos y Banqueros" — tradução de L. A. Sanchez, Ediciones Ercilha — Chile.

(9) Louis Hacker: Ob. cit., pág. 48.

LUIZ CAMPOS FILHOS & CIA.

Sucessores de LUIZ CAMPOS

Estabelecidos em 1887

COMISSÕES - AGENTES DE VAPORES - COMISSÁRIOS DE AVARIAS

Matriz: RIO DE JANEIRO
RUA VISCONDE DE INHAÚMA, 51
Fones: 43-8016 — 43-8215
Telegr. CAMPOS
Caixa Postal, 45

Filial: SANTOS
Praça VISC. MAUA', 26 - 2.º - s/204
Fone: 5.233
Telegr. LUCAFICO
Santos — S. Paulo

E. F. LUIZ CAMPOS
CORRETOR DE NAVIOS
Fones: 43-8016 — 43-8215

também uma mudança no campo espiritual, aparecendo novos conceitos de moral, que por sua vez agiam sôbre a estrutura social em formação: era o *protestantismo*. Donos de imensos bens materiais, senhores de riqueza e poderio pessoal, parecia justo aos homens daquele tempo os gozos adequados dos frutos do presente, sem ser necessário esperar a "outra vida" para isso. Daí que a reação natural dos espíritos mais fortes fôsse o cinismo e a perda da fé. O protestantismo surgiu então para consagrar o novo "modo" de vida e guiar o passo dos homens dentro daqueles princípios considerados agora como válidos. Segundo R. H. Tawney, estas eram a teologia e a ética do novo sistema: "A ordem nacional do universo é a ação de Deus, e o plano dêste requer que labute por sua glória o indivíduo. Existe uma vocação temporal e outra espiritual, e constitui o primeiro dever dos cristãos conhecer e crer em Deus pois, pela fé salvar-se-á... E a única fé autêntica é a que produz obras. O segundo dever do cristão é trabalhar nas questões da vida prática, e êste segundo dever encontra-se somente subordinado ao primeiro". (10) Daí um conceito de desprêzo pela pobreza, que era sinônimo de irreligioso e merecedora de condenação. Assim o manifestou um puritano inglês do século XVII: "...Como disse Cristo, dar-se-á a quem possui, se o emprega bem. Estas riquezas são as vossas fortalezas" (11). Esta é conclusão de Tawney a respeito: "Convencidos de que o caráter é tudo e nada a circunstância, o puritano inglês do século XVII vê na pobreza daqueles que vão caindo no caminho, não um infortúnio que deve provocar compaixão e ajuda, mas uma falha moral que deve ser condenada; e na riqueza, coisa não merecedora de receio... mas bênçãos que premiam o triunfo da energia e da vontade. Temperado pelo exame de consciência, a auto-disciplina e o contrôle dos próprios atos, o puritano é o asceta prático cujas virtudes não são ganhas no claustro, mas sim no campo de batalha, nas lojas de emprestar dinheiro e no mercado" (12). E o comentário de Hacker a êste espírito mercantilista e usurário, é o seguinte: "com tal corpo de doutrina poderiam estar mais à vontade em Sion os homens de negócio dos séculos XVI e XVII". O empréstimo a juros, condenado pelo catolicismo como "horrível pecado", é autorizado pelo calvinismo. "A doutrina calvinista, quanto ao empréstimo a juros, está em aberta oposição à doutrina da Igreja Católica. E isto porque o calvinismo não estabelecia hierarquia entre o espiritual e o temporal; considerava digno de elogio o trabalho ou o exercício sério de qualquer profissão, e via, por conseguinte, como legítima a aquisição de riquezas. Emprestar dinheiro a juros não lhe parecia mais condenável do que as utilidades obtidas no comércio. Dêste ponto de vista sua doutrina se aproxima do conceito judeu, cujas consequências examinaremos mais tarde. Por outro lado, a simplicidade da vida dos calvinistas e puritanos contribuiu para a acumulação de riquezas e suas virtudes *morais* se transformaram com frequência em virtudes *econômicas*. O individualismo que caracterizou a reforma calvinista, quadrou admiravelmente com o individualismo dos centros capitalistas nascentes no século XVI, e é digno de observação que cidades como Lião e Amberes tenham abraçado com tanta decisão as novas idéias religiosas". (13). Dêsse modo o protestantismo salvava o homem econômico de autoritarismo da Igreja católica todo-poderosa, independizando-o, para conseguir sua salvação, de um número enorme de boas ações e da necessidade de esperar "a outra vida" para receber a merecida recompensa dos frutos do seu trabalho e esfôrço. Podia, por isso, olhar confiante o futuro, permanecendo tranquilo na sua livre e lucrativa atividade de negócios.

(10) Citado por Hacker: ob. cit., pág. 57.
(11) Idem.
(12) Citado por Hacker: ob. cit., pág. 58.
(13) Henri Sée — Origen y evolution del capitalismo moderno", pág. 45 — tradução espanhola de Macedônio Garza — Fondo de Cultura Econômica — México.

CONJUNTURA ECONÔMICA

Acompanhe a evolução da economia brasileira e mundial, lendo

"CONJUNTURA ECONÔMICA"

publicação mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas. Nas principais livrarias, bancas de jornais, etc.

AVULSO..... Cr$ 10,00
ASSINATURA ANUAL..... Cr$ 100,00

★

INFORMAÇÕES, ASSINATURAS, ETC., NA

REDAÇÃO: Praia de Botafogo, 192

Tels.: 26-6034 - 26-6108 - 26-5877

ENDERÊÇO POSTAL: Caixa Postal, 4081

RIO DE JANEIRO

Intercâmbio com Benelux

ROGER Massip, ocupando-se, num dos seus recentes trabalhos, do têrmo "Benelux", que tem seu lugar assegurado na nova terminologia político-econômica, diz o seguinte: "Pela consonância esta palavra evoca a idéia de qualquer nova marca de sabão ou um modêlo recente de aspirador. Mas ela é simplesmente o conjunto das primeiras sílabas que designam a Bélgica, os Países Baixos (Neederland) e o Luxemburgo. A fusão destas três sílabas numa só palavra significa a associação dêstes três países no domínio econômico em vias de realização e marca o início de uma grande experiência."

O fato do trabalho aqui citado ter o título de *"Benelux, Quatrième puissance économique du monde"* (Benelux, a quarta potência econômica do mundo) indica qual o conceito que se deve fazer dêste novo agrupamento. Como O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO sempre está empenhado na tarefa de pôr seus leitores em dia com o mundo, oportuno se torna ocupar-se de assunto tão palpitante. Visto porém que a análise esbarra com a dificuldade de não existirem ainda estatísticas abrangendo os três países em conjunto, necessário se torna dividir o estudo em

Dordrecht foi um nome que se tornou popular na guerra. Nesta fotografia se destaca a arquitetura típica das cidades holandesas.

O pôrto de Roterdão está ligado, desde os tempos coloniais, à história econômica do Brasil. Hoje é o grande distribuidor do algodão para o centro da Europa.

duas partes naturais e lógicas. A importância e o tamanho do tema é tal, que aconselha até êste procedimento. Hoje será, portanto, apresentado o aspecto geral do Benelux e o intercâmbio Brasil-Holanda. No próximo número seguirão as considerações sôbre os negócios com a União Belgo-Luxemburguesa e as conclusões resultantes da análise.

UM POUCO DE HISTÓRIA

Sem querermos recorrer aos tempos remotos, quando as legiões de César invadiram os territórios dos batavos e frísios (em 50 A. C.), é de mencionar que nos dois milênios, desde então decorridos, a Bélgica e a Holanda se achavam logo unidos, logo separados, conforme as circunstâncias religiosas e políticas das respectivas épocas. Fizeram parte, juntos, do Império de Carlo Magno assim como do de Carlos V, o grande filho dos Habsburgos reinando, ao mesmo tempo, na Espanha, na Áustria e na Alemanha. A união econômica já tem assim precedentes até político-históricos. Para falar apenas do século XIX, ambos os países tiveram que aceitar, primeiro, a ocupação dos revolucionários franceses foram incluídos, depois, no império napoleônico e lograram libertar-se apenas, quando o corso foi derrotado. Em 1815, no Congresso de Viena, ambos foram mais uma vez reunidos para formar um reino único, do qual um príncipe neerlandês, da Casa Orange, foi coroado rei. Dificuldades várias, oriundas em parte dos atritos entre a católica Bélgica e a Holanda protestante, culminaram na última separação, ratificada pelas potências em 1839.

A união da Holanda, Bélgica e Luxemburgo, sob a sigla de Benelux, vem criar um fato novo na composição política e econômica. Além de uma notícia que vai inserta na seção própria, desta mesma edição, abrimos espaço aqui para um primeiro estudo de profundidade sôbre Benelux, trabalho êste cuja elaboração devemos a Egon Pisk, nome já conhecido dos leitores de O OBSERVADOR. Neste primeiro estudo os leitores encontrarão uma análise dos antecedentes históricos, políticos e econômicos da União que agora se completa e mais um estudo das relações comerciais entre o Brasil e a Holanda. Em nossa próxima edição daremos o segundo e último estudo, compreendendo a parte relativa à Bélgica e ao Luxemburgo. Com isto, esperamos contribuir grandemente para o fomento das relações comerciais do Brasil com o grupo que passa a ocupar o terceiro lugar entre as grandes potências econômicas.

Tempo de leitura: 40 minutos.

UM SÉCULO DE TENTATIVAS

Doze anos mais tarde, porém, (1851) já se registrava a primeira

tentativa para uma união econômica, iniciativa esta, que por várias vêzes se repetiu partindo ora de um lado, ora de outro. Marcam os anos de 1869, 1875, 1878, 1886 e 1907 outros tantos passos neste sentido, mas nenhum resultou em realizações concretas, porque a Alemanha centralizada por Birmarck se opôs a todo custo à criação, às suas fronteiras, de uma poderosa fôrça econômica. Após a primeira guerra mundial, e principalmente sob influência da crise econômica de após 1929, a tendência para a reaproximação econômica belgo-holandesa se tornou sempre mais aparente, sendo a idéia encorajada pelos bons resultados da união alfandegária belgo-luxemburguesa, assinada em 25 de julho de 1921 e em vigor desde o 1.º de maio de 1922.

Realmente: Em julho de 1932 a Holanda e a União Belgo-Luxemburguesa chegaram a uma convenção, negociada em Ouchy e assinada em Genebra, em cuja cláusula principal foi estipulada a diminuição gradual de 10 por cento cada ano nas tarifas alfandegárias de ambos os parceiros, até chegar-se à metade dos direitos então vigorantes. Como já no passado, porém, a aproximação foi novamente entravada, desta vez pela recrudescência geral da política protecionista que resultou em diversas potências desaprovarem o tratado, considerando-o uma discriminação em seu detrimento. Exigiram para si os mesmos direitos, não se dispuseram porém a fazer concessões semelhantes de sua parte.

Mesmo assim foi criado, em 1937, por iniciativa privada, a "Comission permanente économique néerlando-belgo-luxembourgeoise" que tinha entre outras finalidades a tarefa de examinar a possibilidade de abolir os entraves do comércio entre os três países. Mas em meados de 1940 a invasão nazista veio surpreender os territórios em causa.

SURGE O "BENELUX"

A Holanda, a Bélgica e o Luxemburgo vinham a conhecer, quase no mesmo dia, a agressão e brutal ocupação alemã. Os estadistas dos três países, reunidos em seu exílio de Londres, compreenderam, que as novas simpatias, forjadas entre os seus povos, criaram condições particularmente favoráveis à uma colaboração econômica mais estreita entre si e concluíram, em 23 de outubro de 1943 um acôrdo monetário ao qual se seguiu, em 5 de setembro de 1944, a Convenção alfandegária holando-belgo-luxemburguesa. Libertados os países a convenção alfandegária foi aprovada pelas respectivas câmaras. Em 27 de outubro p. passado, os representantes dos três países procederam, em Bruxelas, à solene troca dos instrumentos de ratificação, e em 1.º de janeiro de 1948 a convenção entrou em vigor.

"QU'EST-CE QUE BENELUX?"

O que é, então, o tal Benelux? Esta pergunta pode ser ouvida, atualmente, mesmo entre belgas, holandeses e luxemburgueses radicados no Brasil, pois êles não compreendem bem, porque as alfândegas continuam a arrecadar os direitos e taxas cada uma de per si e por que as estatísticas ainda são separadas, de vez que a convenção já está vigorando. Para esclarecer isso seria bom recorrer aos textos oficiais já publicados e republicados. (Vêde a versão espanhola em "Crônica de Holanda" publicação da "Oficina de informacion holandesa para America

Visão de Utrecht, debruçada sôbre os canais, onde se refletem as suas árvores e a imponente tôrre da catedral.

Os holandeses exploram a pesca do arenque no Mar do Norte. O pescado constitui matéria prima para sua importante indústria.

O Palácio de Haia. Aqui se fêz ouvir Rui Barbosa. As bicicletas são outra nota típica da paisagem holandesa.

Êste é o Palácio Real de Amsterdam. A Holanda tem sido um país onde as mulheres reinam tradicionalmente.

Latina, n. 38, de janeiro de 1948). Como o texto é amplo demais, nada mais oportuno do que divulgá-lo na condensação concisa, que o Embaixador da Bélgica, Barão KERVIN DE MEERENDE, lhe soube dar, quando falava, a 6 de julho p. p. perante os membros da Câmara do Comércio Belgo-Brasileira e Luxemburguesa do Rio de Janeiro, "digesto" êste, que foi gentilmente pôsto à disposição do autor dêste trabalho.

E' o que se segue:

"O Benelux pretende a união econômica entre duas partes: os Países Baixos de uma parte e a União Econômica Belgo-Luxemburguesa da outra. O Benelux será realizado em três etapas sucessivas: a primeira consiste na elaboração de uma comunidade alfandegária. Êste estado foi alcançado em 1.º *de janeiro de* 1948. *Desde esta data para cá as duas partes têm tarifas alfandegárias comuns e os direitos de alfândega foram pura e simplesmente suprimidos entre elas. Trata-se, como foi dito, de uma* comunidade *alfandegária, e não de uma* união *alfandegária, pois esta ainda não existe. Efetivamente não há ainda uma caixa comum e a arrecadação dos direitos continua a ser feita pelas partes à sua fronteira para as mercadorias que a atravessam a não ser em trânsito. As autoridades alfandegárias das duas partes continuam nas suas linhas fronteiriças fazendo também as verificações necessárias, elas levantam as estatísticas e arrecadam os direitos chamados compensatórios ou equivalentes dos "droits d'accise" e das "taxes de transmission"* (1) *ainda não unificadas.*

A segunda fase, na qual nos encontramos atualmente, é a da coordenação. A legislação dos três países deve ser posta em concordância sôbre as matérias que acabamos de citar: "Droit d'accise" e "taxe de transmission". Está-se trabalhando ativamente nesta unificação. Um dos quatro conselhos criados pela convenção da comunidade alfandegária: O "Conseil Administratif des Douanes" está procurando encontrar soluções que devem tomar em conta, ao máximo, a necessidade de não afetar gravemente o nível das receitas dos respectivos tesouros, e, do outro lado, os interêsses econômicos e sociais dos três países. Uma conferência especial realizou-se em Luxemburgo no último janeiro e nela os representantes das três nações "Benelux" decidiram, que as soluções devem ser lançadas — a mais tardar — em princípio de setembro do ano em curso.

A terceira etapa será a união econômica. Esta será a mais rude. Mas nela está encarnada a ambição suprema dos protagonistas do "Benelux". Esta fase — conforme vieram a dispor os ministros responsáveis dos três governos reunidos no "Chateau d'Ardennes" em junho de 1948 *— será alcançada em* 1.º *de janeiro de* 1950."

A TERCEIRA FÔRÇA ECONÔMICA DO MUNDO

Assim está surgindo uma fôrça econômica que na hierarquia das nações se situará imediatamente após os Estados Unidos e a Grã-Bretanha, pois a União Soviética tem ainda menor expressão no intercâmbio mercantil. O destaque reservado aos países do BENELUX é determinado por sua situação geográfica entre a Inglaterra, França e Alemanha pois esta situação — bem que perigosa, quando surgem conflitos no oeste europeu — muito vantajosa se torna para o desenvolvimento de relações pacíficas e comerciais. Os portos do BENELUX servem a um "hinterland" densamente

(1) "Droits d'accise" são pagos para águas minerais, limonadas, bebidas gasosas e alcoólicas, fumo, seus produtos e isqueiros. A "taxe de transmission" não tem nada que ver com a "taxa de transmissão" conhecida entre nós. A ela são submetidas tôdas as vendas de mercadorias, tôdas as transmissões entre vivos contra pagamento e de bens móveis, desde que a entrega seja efetuada em solo belga.

povoado e através de um sistema perfeito de comunicações terrestres e fluviais estão se comunicando tradicionalmente com os distritos mais altamente industrializados de tôda a Europa. O rápido desenvolvimento do Ruhr e da Renânia, desde 1870, foi de enorme transcendência para Rotterdão, Amsterdão e Antuérpia, como portos de ultramar e de trânsito. Graças ao extenso sistema de canais e a intensa navegação no rico e importante delta do Rheno, Mosa e Escalda, estas cidades lograram tornar-se as entradas e saídas naturais para todo o vale do Rheno, principalmente para o Ruhr, Frankfort, Estrasburgo e até Basiléia (Suíça).

A população dos países componentes do Benelux não é muito numerosa. Era de 17.253.000 apenas em 1937, cabendo dêste total 8.591.000 à Holanda, 8.361.000 à Bélgica e 301.000 ao Luxemburgo. (Monthly Bulletin of Statistica, Statistical Office of the United Nations, April 1948). Mas mesmo assim suas frotas mercantis somadas dispunham, em 1939, de 3.381.000 toneladas brutas, superando portanto em conjunto as tonelagens de países marítimos com populações muito maiores, como a Itália ..... (3.348.000 toneladas) ou a França (2.953.000 toneladas). Apesar das devastações da guerra sua importância nesta órbita está se acentuando ainda mais nos dias atuais, pois conforme as estatísticas da ONU acima citadas, seus movimentos marítimos já em outubro do ano passado montaram a 6.694.000 *not registered tons*, inferiores, apenas aos dos Estados Unidos (11.754.000) e superiores em quase 10 por cento à própria Inglaterra (6.199.000). Tomando por base o ano de 1937 as entradas e saídas mensais de navios perfizeram uma média de 11.130.000 toneladas líquidas de registro no conjunto dos portos belgo-holandeses enquanto as cifras correspondentes a outros países são apenas de 10.984.000 para a Inglaterra, 9.279.000 para os Estados Unidos e 8.239 para a França.

COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Considerando-se que a Bélgica, com 274,1 habitantes por quilômetro quadrado, e a Holanda, com 246,7 habitantes para a mesma área, são os países mais densamente povoados do mundo (Japão 186,3, Inglaterra 194,3 — cifras de 1937) é curioso constatar, que mesmo assim são ao mesmo tempo os países com maior índice "per capita" no comércio internacional. Em tempos normais ora a Holanda, ora a Bélgica estava na respectiva liderança. Anton de Haas, em seu trabalho "O papel da Holanda no comércio mundial" dá, para o ano de 1928, os seguintes números de dólares "per capita" no comércio mundial:

Holanda	244
Bélgica	218
Inglaterra	215
U. S. A.	78

Dez anos mais tarde, em plena depressão mundial, Georges Reuma, em "As relações comerciais da Bélgica"

Velhos estabelecimentos comerciais de Amsterdam.

apresenta os seguintes índices, também em dólares, "per capita":

Bélgica	105
Holanda	90
Canadá	85
Inglaterra	71
Alemanha	32
França	31
U. S. A.	21

Vê-se, nitidamente, que o BENELUX sempre se conservava na dianteira, e não há dúvida, que nisso influiu, ao lado de sua situação geográfica, principalmente sua capacidade de tráfego, tornando-se oportuno acrescentar-se a esta altura, que também o sistema ferroviário do conjunto é, em densidade, o segundo no mundo. A Bélgica, com 169 metros por quilômetro quadrado conserva o recorde mundial, a Holanda mostra o índice de 100. A média comum daria 134,5 para ambos os países, enquanto a Suíça tem o índice de 141 e a Inglaterra o de 133 metros por quilômetro quadrado. (Anuário de Estatística Mundial de 1940).

Quem estiver disposto a isso poderia tirar conclusões a respeito do Brasil. Para os fins dêste artigo, porém, é suficiente mostrar, como a situação geográfica, as frotas mercantes e os meios de comunicação altamente desenvolvidos predispõem os países do BENELUX a desempenhar seu papel extraordinário no intercâmbio mundial. Fácil seria acrescentar ainda mais material. Poder-se-ia frisar, por exemplo, como as atividades da Holanda e da União Belgo-Luxemburguesa se estão complementando mutuamente e como o intercâmbio entre êstes dois países se desenvolveu tradicionalmente. Há muitos trabalhos meticulosos a respeito e quase não existe obra econômica de um ou outro país que não dedique boa parte de suas considerações a êste aspecto com as vistas à unificação econômica de ambos. Produtos agrários e alimentação para a União Belgo-Luxemburguesa, enquanto esta lhe fornece os têxteis e produtos metalúrgicos de suas fábricas.

Isso é, entretanto, de interêsse mais especializado. A nós importa apenas a apreciação total do conjunto fenomenal que surge às costas do Mar do Norte. Mas como já entramos na menção de coisas mais especializadas, queremos deter-nos ainda um bocadinho no aspecto particular das relações Benelux-Brasil. Exportamos para êste conjunto no qüinquênio ..... 1935-39 o valor de 96.270.000 dólares, sendo 51.522.000 para a Holanda e 44.248.000 para a Bélgica. Importamos, no mesmo período, apenas 77.516.000 milhões (21.256.000 da Holanda e 56.260.000 da Bélgica), resultando dêste intercâmbio um saldo de 18.754.000 a nosso favor. Após a guerra os dois países absorveram, já no primeiro trimestre de 1948, nada menos do que 7,52 por cento de nossa exportação total, colocando-se com isso no terceiro lugar entre os nossos mercados, logo após os Estados Unidos (37,61 por cento) e a Inglaterra (7,56 por cento), e superando a Argentina (7,39 por cento). O "superavit" médio de antes da guerra era de 3.750.800 dólares por ano. Êste total, entretanto, se compõe de dois fatôres opostos: Dum "superavit" médio com a Holanda de 6.103.000 dólares anuais, e dum "deficit" de 2.275.000 dólares por ano com a União Belgo-Luxemburguesa. Logo se vê que deveremos tratar de cada um dos dois parceiros em separado, para chegarmos a conclusões exatas. E' por isso que passamos a ocupar-nos primeiro, com a Holanda isoladamente, para falarmos depois da União Belgo-Luxemburguesa.

Os canais de Roterdão. Por êles se desdobra intensa movimentação, partindo daí um grande comércio para o interior.

INTERCÂMBIO COM A HOLANDA

Para avaliar-se o intercâmbio com a Holanda se torna necessário confrontar os três últimos anos antecedentes à guerra (1937-39) com os três anos que seguiram ao seu fim

(1945-47). Apresenta-se o seguinte quadro — em milhares de toneladas e milhões de cruzeiros:

EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO		
	Ton.	Valor		Ton.	Valor
1937	126	168	1937	58	56
1938	278	215	1938	23	57
1939	142	214	1939	225	55
MÉDIA	**182**	**199**	MÉDIA	**28.3**	**56**
1945	13	82	1945	—.2	—.5
1946	283	529	1946	117	66
1947	132	708	1947	24	113
MÉDIA	**76**	**439**	MÉDIA	**13.8**	**60**

À primeira vista o considerável aumento do valor anual na exportação é como se fôsse consequência da desvalorização do cruzeiro. Mas mesmo calculando-se em dólares também se verifica um grande aumento, pois apesar da tonelagem muito reduzida em 1945 e 1946, o valor total anual passou de 11,2 milhões do triênio 1938-39 para mais de que 21,7 em 1945-47. Em 1946 a Holanda nos comprou 27,3 milhões de dólares (contra uma média de 11,2 antes da guerra) e o montante das compras subiu para 33,6 milhões nos primeiros dez meses de 1947.

Estas cifras dão bem uma prova da fome de mercadorias reinante na Europa de após guerra.

O que é, que a Holanda importa do Brasil? Aqui o quadro comparativo de antes e depois da guerra, conforme as principais classes, valores em milhões de cruzeiros.

	1937	1938	1939	1945	1946	1947
Animais vivos	—	2	6	—	—	—
Matérias primas	88	86	102	52	237	457
Gêneros alimentícios	79	128	111	28	290	248
Manufaturas	—.2	—.3	—.3	1.1	3	3

Em troca a Holanda nos mandou as seguintes classes de mercadorias, valores em milhões de cruzeiros:

	1937	1938	1939	1945	1946	1947
Animais vivos	315.3	—.3	—.1	—	4.6	5.6
Matérias primas	19	14	16	—	12	1.2
Gêneros alimentícios	2	2	2	—	41	33
Manufaturas	35	31	38	—.4	9	63

As principais mercadorias exportadas para a Holanda antes da guerra eram: fumo, algodão, tortas, café, cacau, óleos vegetais, etc., etc. Em 1947 foram os seguintes os 10 produtos principais — valor em mil cruzeiros:

Algodão em rama	202.885
Café	130.921
Couros & peles (incluindo curtidos	196.983
Cacau	87.627
Fumo	48.001
Madeiras (incluindo compensados e dormentes)	44.805
Milho	18.058
Mamona	13.078
Óleo carôço de algodão	8.845
Óleo de mamona	6.285
Diversas graxas	5.241
Manteiga de cacau	4.749

E grandes quantidades de sisal, linters; carnaúba, arroz, tortas, hematita, bananas etc.

Da Holanda nos chegaram, no mesmo período, as seguintes importações — valor em mil cruzeiros: (Vide Tabela I)

(Tabela I)

Batatas para plantio e consumo	26.471
Superfosfato de cálcio	16.231
Aparelhos de rádio & acessórios	15.581
Estanho	7.382
Gado vacum	5.617
Máquinas p/uso doméstico	4.857
Arame farpado ou não	4.135
Quinino e seus sais	2.684
Papel e s/produtos	2.621
Especiarias	2.308
Faróis e lâmpadas elétricas	1.545
Manufaturas de vidro	1.116

Um confronto entre as exportações e importações dá os seguintes saldos — em milhares de toneladas e milhões de cruzeiros:

	Tonelada	Valor
1936	89	108
1937	88	111
1938	253	168
1939	117	159
940	18	35
1941	1	2
1942	—	—
1943	—	—
1944	—	—
1945	13	—.6
1946	66	463
1947	107	595

Com exceção de 1941 a 1945, afetados gravemente pelos acontecimentos bélicos, observa-se que, tradicionalmente, o Brasil tinha consideráveis saldos favoráveis no seu intercâmbio com a Holanda, fornecendo-lhe mais do que comprando. Isso explica-se pelo fato de que boa parte das indústrias neerlandesas se desenvolveram com o influxo de matérias primas procedentes de territórios ultramarinos, elaborando cacau, café e charutos, produzindo tecidos, sapatos, etc., e exportando parte considerável dos produtos acabados para outros países. Em geral pensa-se, que a Holanda é o país de granjas, jardins e tulipas. Para muitos, portanto, é uma surprêsa saber que, em 1938, nada menos de que 40 por cento de todos os empregados holandeses trabalhavam em fábricas, enquanto apenas 20 por cento se dedicavam a agricultura, 12 por cento ao comércio, 9 por cento aos transportes e 19 por cento a outras atividades. Da renda nacional em 1938, que equivalia a 52 bilhões de cruzeiros, 11.120 milhões provinham das indústrias, o comércio de exportação e importação trazia 7.040 milhões, a agricultura fornecia 5.580, os bancos e companhias de seguro 1.680 e as inversões estrangeiras 2.780. A proeminência da indústria na Holanda é clara.

Entrando então na análise de nossa exportação vemos, em primeiro lugar o algodão exportado. Já depois da primeira guerra mundial a praça de Rotterdão começou a suplantar Bremen no mercado mundial desta matéria prima. Negociou, em 1939, uma média de 433.050 fardos, colocando-se ao lado do Havre. Mas enquanto êste pôrto francês aprovisionou especialmente a França, Rotterdão contava entre seus clientes a Suíça, Áustria, Bélgica, França, Polônia, Tcheco-Eslováquia, Hungria, etc., Liverpool importava de preferência o algodão dos Estados Unidos e trabalhava menos com o continente, onde Rotterdão tinha suas experiências. Em vista da falta de material rodante, em consequência da guerra, as vias aquáticas internas ganham de importância e Rotterdão se torna o pôrto ideal para um território de 100 a 300 milhas a seu redor.

A "VEREENIGUNG VOOR DEN KATOENHANDEL" (associação para o comércio de algodão) de Rotterdão elaborou em 1946 um relatório, dizendo, que os bancos e os "trust companies" holandesas poderiam armazenar o algodão e outros produtos sob contrôle dos banocs de ultramar e revendê-los através de sua organização, sendo suficiente um breve aviso para se providenciar a imediata entrega.

Ademais o algodão representa a principal matéria prima da indústria têxtil holandesa. Em 1938 o país empregava nela 10 por cento do total de seus trabalhadores industriais, ou sejam 90.000 operários. Centralizada em Twente, na província de "Noord Brabant" e na "Geldersche Achterheek" importa a indústria têxtil todo o algodão e em tempos normais supria o país com 90 por cento de seu consumo interior. Em 1947 o Brasil, com 15.797.000 florins, era o seu maior importador, tendo uma grande percentagem sôbre o valor total de 41.556.000 milhões. (MAANDSTATISTIEK VAN DEN IN — UIT —, EN DOORVOER VAN NEEDERLAND, DECEMBER 1947).

A indústria têxtil holandesa, que em 1938 tinha a parte de 7,5 por cento nas exportações do país, passou, em 1947, a 12,4 por cento, podendo se prever, portanto, que o consumo de algodão brasileiro tem boas probabilidades de aumentar ainda nestê mercado.

O café é o segundo produto em importância. Bem que as colônias holandesas, Java, Sumatra e Surinam, também são grandes produtoras, a Holanda sempre foi um grande comprador da rubiácea brasileira. Antes da guerra o café representava cêrca de 80 por cento de nossas exportações para o país de Rembrandt. O segrêdo dêste fenômeno jaz no fato, que entre as indústrias neerlandesas aquela de preparação de produtos alimentícios e estimulantes ocupa o primeiro plano, representando suas exportações 22,5 por cento do total em 1938 e 18 por cento no ano passado. O país importa cafés os mais diversos, procede a seleção dos tipos, mistura-os, e faz, depois, a distribuição para os países europeus, dos quais, pela tradição secular, bem conhece o gôsto. Em 1947 a sua importação cafeeira do Brasil era de 18.781.000 florins, enquanto das Índias Neerlandesas lhe chegaram, apenas 3.146.000, e do resto do mundo 5.643.000 florins. E' de remarcar, porém, que a Holanda não é apenas um entreposto comercial de café — (antes da guerra importava uma média de 900.000 sacos, que eram reexportados) — mas figura, também entre os seus maiores consumidores, sendo seu próprio consumo calculado em 5 quilos "per capita" o ano. A rêde mundial de suas linhas de navegação e de seus barcos lhe facilita, naturalmente, a realização dos negócios.

Os couros e peles outro item de nossa exportação, são destinados, principalmente, ao consumo interno da Holanda, enquanto o cacau e o fumo são reexportados após passar pelos processos industriais. Assim a exportação de chocolate neerlandês que em 1939 apenas montou em 1.472 toneladas passou para 16.588 toneladas em 1947, aumento êste, que dá bem um exemplo da capacidade reconstrutora da Holanda. Os leilões de tabaco são muito importantes no mercado internacional.

Um surto quase incrível tomou, também, a indústria madeireira no pós-guerra, abrindo um interessante mercado para o Brasil. Apesar das dificuldades de abastecimento a exportação holandesa de móveis de madeira, que em 1939 era de apenas 215 toneladas, ascendeu a 3.144 toneladas em 1947. O reflexo disso faz se notar aquém do Atlântico nas seguintes cifras:

	1946	1947
Pinho	2.670	13.968
Pinho compensado	1.592	1.968
Peroba		8.028
Imbúia		209

E' de assinalar que, do total de 3.709 toneladas de madeiras compensadas importadas, em 1947, pelos Países Baixos, o Brasil importou 2.454 toneladas conforme as estatísticas holandesas, que não conferem, neste ponto, com as brasileiras, por abrangerem os compensados de tôdas as madeiras.

IMPORTAÇÃO DE PROCEDÊNCIA HOLANDESA

Passando para o outro lado do intercâmbio com a Holanda surgem como produto mais importante as batatas para o plantio e para o consumo.

E' de admirar que a Holanda, apesar das inundações e da guerra, soube aumentar suas exportações de 235.502 toneladas em 1939 para 557.647 toneladas em 1947.

O segundo lugar na importação brasileira ocupa o superfosfato de cálcio. Antes da guerra a Holanda exportou caseína e cola animal em grande quantidade. Agora não. Cessou, também a exportação de pólvora e explosivos, tendo se tornado precária, ainda, a produção do ácido sulfúrico e do sulfato de sódio. Mas mesmo assim o ramo químico da exportação neerlandesa foi consideravelmente aumentado. A Holanda quer conquistar o lugar outrora ocupado pela Alemanha e já aperecem quinino e seus sais como produtos farmacêuticos de importância entre os principais produtos importados pelo Brasil.

A indústria holandesa em geral, porém, sofre ainda as consequências da conflagração mundial. Como o subsolo do país, com exceção do carvão, salgema e quantidades reduzidas de petróleo, oferece poucos tesouros naturais, a indústria elabora as matérias primas e produtos semi-terminados, que lhe chegam pelos portos e não é de surpreender-se, portanto, se a guerra com a subsequente paralização do tráfego, criou uma situação difícil que está longe ainda de ser por completo resolvida. Para, porém, dar uma idéia daquilo que a Holanda potencialmente pode importar para o Brasil, segue aqui um quadro elucidativo, do qual se vê, quão alta a percentagem que coube à Holanda na importação de certos

artigos nos anos normais antes da guerra. De todos os faróis e holofotes importados em 1928 a Holanda forneceu-nos 86,51 por cento.

De batatas	em	1936	82.97%
De batatas para plantio	"	1936	80.36%
De instrumentos para engenharia	"	1936	67.82%
De instrumentos óticos	"	1934	58.72%
De artigos sanitários	"	1935	65.42%
De anilina	"	1935	56.18%
De codeina	"	1934	56.32%
De lanchas e rebocadores	"	1935	51.70%
De carvão vegetal	"	1936	48.08%
De peças de couro para fiação	"	1936	34.02%
De aparelhos de rádio	"	1936	22.22%
De papel para impressão	"	1936	24.07%
De papelão	"	1936	24.02%
De trilhos para estrada de ferro	"	1934	26.28%
De folhas de Flandres	"	1935	22.15%
De válvulas para rádio	"	1936	22.22%
De adubos químicos	"	1935	20.18%
De estanho	"	1936	19.23%

Percorrendo-se êste quadro, estabelecido quando a missão econômica holandesa veio concluir, em 1936, o tratado comercial entre os dois países, nota-se que há muitas possibilidades de aumentar as nossas importações atuais a fim de alcançar um melhor equilíbrio no balanço entre os dois países. A grave falta de dólares com a qual tanto a Holanda, quanto o Brasil tem que contar, torna aconselhável encarar a possibilidade do intercâmbio bilateral. Visto, porém, que a Holanda, tradicionalmente, mais importa de nós, do que nos fornece, é muito interessante aumentar-se as importações, para se chegar no futuro a um volume maior de permutas.

A respeito há ainda grandes possibilidades a serem aproveitadas. Em 1938, por exemplo, a marinha mercante do Brasil comprou cinco cargueiros frigoríficos da Holanda, aliás os primeiros navios a motor do Lóide Brasileiro. São êles o "Jangadeiro", o "Inconfidente", o "Bandeirante", o "Farrapo" e o "Copacabana" de 4.500 toneladas cada um. Em 1947 a marinha de guerra comprou 2 cabreas flutuantes de 100 toneladas cada uma.

Isso coincide com o aumento da produção de carvão das minas do Estado no sul da Limburguia, as quais já cobrem o consumo interno e com a imigração de mineiros italianos, providenciada para 1949, pode-se chegar à situação de antes da guerra, exportando-se carvão. Por estas razões foi organizado o "NEERLANDSCHE SCHEEPSBOUW EXPORT CENTRALE" (Instituto Central de Exportação de Construções Navais da Holanda) órgão cooperativo compreendendo os 120 maiores estaleiros do material flutuante, incluindo navios de guerra, paquetes, cargueiros, etc.

Há ainda outras possibilidades para eventuais compensações bilaterais. Existem na Holanda fábricas de maquinaria para o aproveitamento de produtos tropicais. Esta indústria está, atualmente, sobrecarregada, pois tem que dar conta ainda aos pedidos para a reconstrução das fábricas de beneficiamento de sisal, café, borracha, açúcar, copra, petróleo, etc., na Indonésia, desmanteladas durante a guerra. Com a auto-suficiência de aço, ferro e outros materiais para o fabrico destas máquinas a Holanda já em fins do ano em curso estará habilitada a contratar estas maquinarias para exportação. Para máquinas de propulsão, bombas e material elétrico, acessórios para a construção naval pode-se também prever maiores saldos exportáveis. De outro lado os altos fornos de Velsen precisarão do manganês e de minérios, que o Brasil pode fornecer. E' talvez oportuno lembrar que a Holanda já forneceu instalações para a usina de açúcar Barreiros (Pernambuco) e a maquinaria para a mecanização dos serviços postais do Rio de Janeiro. Sementes para legumes e cânhamo, bulbos de flores, gado de raça, etc., também podem entrar nas cogitações, e como já desde 1947 trafegam navios holandeses com porões refrigerados há a possibilidade de compensarem-se frutos brasileiros (como laranjas e bananas) com uvas holandesas, aliás muito apreciadas na Europa por seu fresco sabor.

Em tempos normais seria desnecessário estimular-se, a importação. Devido a situação monetária atual, porém, indispensável se torna pensar no balanço de pagamentos também. Diversos países puseram à disposição da Holanda créditos para a aquisição de meios de produção, provando assim sua confiança na recuperação e evolução econômica daquela pequena comarca debaixo do nível do mar. Diversas emprêsas decidiram, participar nas indústrias neerlandesas de borrachas, corantes e motores, outras estabeleceram filiais e sociedades para participar dos lucros provenientes do beneficiamento e da redistribuição dos produtos por êles mesmos fornecidos, e contribuem com isso em ampliar os mercados de consumo, aliás enfraquecidos pela queda da Alemanha que antes da guerra absorveu 14,8 por cento das exportações holandesas, enquanto sua parte atual é de 2,3 por cento apenas. Por um certo tempo porém é ainda essencial para a reconstrução da Holanda que suas importações excedam as exportações, pois apesar delas, as reservas ouro eram de 209 milhões de dólares apenas em fevereiro do ano em curso (1938: 998 milhões), enquanto as reservas em divisas estrangeiras conversíveis e não conversíveis subiram para o equivalente de 146 milhões de dólares (contra 5 milhões apenas em 1938). Sua balança de pagamentos acusa um grande "deficit". A ação nas Índias Neerlandesas custa um milhão de dólares por dia. mas o Plano Marshall há de trazer 600 milhões de dólares. Assim os holandeses seguem seu caminho com a tenacidade, que sempre os caracterizou.

Os itens da exportação invisível lhes dão apoio de certa monta. Entra dividendos, interêsses e outras transferências de países estrangeiros, a navegação e os serviços bancários também dá certa renda. No que diz respeito ao Brasil existe: 1) a dívida do Estado de São Paulo de 6.4281.100 florins, que aliás desde 1937 não são pagos juros; 2) a Rotterdam-Zuid-Amerika-Lijn, o Lloyd Real Holandês, a Cia. Real Holandesa de Vapores e a Netherlands Steamship Company com suas linhas de navegação transatlântica, e 3) o Banco Holandês Unido que faz parte da rêde bem organizada de bancos holandeses estendida pelo mundo inteiro. O plano de seis anos, iniciado em 1947, a nova organização da Alemanha, que sempre fôra seu melhor freguês, a união com a Bélgica e o sucesso do Benelux e os 600 milhões do Plano Marshall são outros tantos fatôres auspiciosos, que fazem a Holanda confiar firmemente em seu futuro. Apesar do "dedicit" orçamentário de quase 598 milhões de dólares e a dívida comercial com a Bélgica os peritos estão convictos que, em 1950, a situação holandesa terá melhorado o suficiente para tornar eficaz o Benelux.

Em tôdas as partes do mundo é ouvida a poderosa voz da Rádio Club de Pernambuco

Ouvintes de tôdas as latitudes comprovam o alcance da Rádio Club de Pernambuco, em cartas repassadas de simpatias. Estas cartas comprovam não sòmente a excelência do aparelhamento técnico da emissora, bem como sua eficiência como veículo para sua propaganda. Convidamos os anunciantes a lerem as impressões dos que nos ouvem em Duque de Caxias, no Sul, ou em Ipamerí, no Estado de Goiás. Assim poderão melhor aquilatar do que significa a sua mensagem de vendas na "pioneira das ondas curtas".

Do Dr. Donato R. Borges, 1.º Ten. Médico, residente em Ipamerí, no sul de Goiás, e assíduo ouvinte da PRA-8, recebemos a carta que abaixo transcrevemos, a qual fêz acompanhar de alguns envólucros da Pasta Eucalol, tomando parte no Concurso de Viagem ao Rio, que tem despertado entre nossos ouvintes grande interêsse.

Ipamerí, 10 de janeiro de 1948.

Sr. Diretor da Rádio Clube de Pernambuco.

Cordiais saudações:

Sou filho do Sul, mas tendo servido no Recife por largo período, trouxe daí muitas recordações, apreciando muito a terra, a tradição de seu povo, seus usos, costumes e sua música.

Assim, não poderia deixar de ouvir os programas da P. R. A.-8, para recordar-me da linda Veneza Brasileira.

Aproveito também a oportunidade para informar a V. S. da nitidez com que é ouvida essa possante estação nordestina aqui no sul de Goiás, principalmente após as 19 horas.

Sem mais, grato pela atenção e de V. S. um amigo ao inteiro dispor.

As.) Donato R. Borges
1.º Ten. Médico

Do Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque, residente em Duque de Caxias, no Estado de São Paulo, recebemos a seguinte carta:

Duque de Caxias, (S. P.), 2 de Fevereiro de 1948.

Ilmo. Sr.,
Diretor da P. R. A.-8.

Respeitosas saudações.

Desobrigando-me do grato dever para com aquêles de boa vontade, apresento-vos os meus sinceros agradecimentos pela especial atenção que V. S. me dispensou: atendendo ao apêlo que há dias vos fiz referente ao enderêço de um tio meu.

Esclareço-vos que após quatro dias da expedição de minha carta a V. S., recebi um telegrama do referido tio.

Do amigo reconhecido.

as.) Dagmar Pessoa de Albuquerque.

Enderêço:
Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque
4.º Regimento de Infantaria
Duque de Caxias — São Paulo.

Do Sr. John Dinesen Hansen, residente à Av. Churchill n.º 97, sala 305-306, no Rio de Janeiro, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Rádio Club de Pernambuco PRA-8.

A resposta para a pergunta feita por esta Emissora: Qual é a casa que irá patrocinar o Bochudo? E' a seguinte: — Irá patrocinar o grande frêvo de Sebastião Lopes para o Carnaval de 48, uma das maiores casas de Pernambuco.

"CASAS JOSE' ARAUJO S. A.", Rua Duque de Caxias n.º 191.

Atenciosamente

as.) John Dinesen Hansen

Do Sr. Verner Mélo, também residente no Rio de Janeiro, à Rua Flack n.º 11 — Riachuelo, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Exmo. Sr..,
DD. Rádio Clube de Pernambuco PRA-8.

Como ouvinte assíduo dessa Emissora, vou responder uma pergunta feita pela mesma.

A casa que vai patrocinar o BOCHUDO é a formidável

CASAS JOSE' ARAUJO S. A., Rua Duque de Caxias, 191, Recife — Pernambuco.

Cordialmente
as.) Verner Mélo

Enderêço:
R. Flack n.º 11, Apartamento 301.
Riachuelo — Rio de Janeiro.

P. S. — Ouço tão bem os programas dessa Emissora, como se fôsse uma estação local, aliás é a única de todo o nordeste e norte do Brasil que se ouve perfeitamente.

P. R. A. 8 - RÁDIO CLUB DE PERNAMBUCO

Av. Cruz de Cabugá, 394

Representante no Rio: — F. R. Pereira de Souza & Filho — Praça Getúlio Vargas, 2 — 4.º and.

Os Donos do Campo

Evaldo da Silva Garcia

Os debates sôbre o problema rural brasileiro, tão frequentes últimamente, têm subestimado, ou mesmo eludido, elementos fundamentais da situação agrária do país. Entre êstes elementos fundamentais estão as relações de produção vigentes no campo, às quais a ciência econômica atribui particular importância no processo das atividades agro-pecuárias.

Coloco à margem, neste ponto, as condições que determinam a subestimação das relações de produção, ou mesmo o silêncio criado, em geral, a seu respeito. O exame embora sumário, destas condições exigiria uma exposição e um estudo que escapariam ao objetivo do presente artigo.

Têm faltado estudos de conjunto sôbre os principais aspectos do problema rural brasileiro — refiro-me a estudos de cunho científico — e, do mesmo modo, não foi feito ainda um levantamento satisfatório das diferentes formas de relações de produção, nem foram estas relações, no campo, suficientemente estudadas. Os analistas que se propõem realizar êsses estudos, de outra parte, defrontam dificuldades sérias para levar a bom têrmo seus trabalhos, em virtude da carência de dados precisos e de compreensão ampla que permitam medir, com exatidão, o *campo de vigência* dessas formas de relações de produção.

Os elementos necessários à analise não são obtidos por pesquisa diréta e precisam ser deduzidos de resultados de operações censitárias efetuadas segundo planos que não tiveram em mira à investigação diréta daqueles elementos. Não obstante êste fato, os dados disponíveis permitem a obtenção de resultados de razoável aproximação da realidade.

Os dados que utilizarei são os do recenseamento geral realizado em 1.º de setembro de 1940, ou,

O campo — o grande abandonado no Brasil.

O CAFE'
Necessita de braços.

O ARROZ
Não é do lavrador.

NO NORTE
Regime de meia.

mais precisamente, os do Censo Agrícola então efetuado.

Segundo as apurações do Censo Agrícola de 1940, foram recenseados, em todo o país, 1 904 589 estabelecimentos agro-pecuários.(1) Dêstes estabelecimentos, 1 815 632 — ou seja, 95,33%, a quase totalidade — prestaram informações sôbre o pessoal permanente na data do recenseamento. Segundo estas informações, trabalhavam nêsses estabelecimentos que prestaram declarações 10 159 545 pessoas de ambos os sexos, inclusive menores, o que dá a média de 5,59 pessoas ativas em cada propriedade rural brasileira. É lícito afirmar-se, pois, que a totalidade dos estabelecimentos agrícolas recenseados no Brasil compreendia, com razoável aproximação, 10 616 243 pessoas ativas.

O problema de que ora me ocupo consiste, exatamente, em definir que relações de produção vinculam êstes 10 616 243 indivíduos que exercem atividades nos estabelecimentos agro-pecuários e, ainda, em delimitar os campos de vigência das principais formas de relações de produção.

Convém, aqui, precisar bem o conceito de relações de produção, para evitar interpretações distintas. Segundo os tratadistas de economia, relações de produção são relações recíprocas, determinadas, necessárias, objetivas e independentes da vontade individual, que se estabelecem entre os homens no processo social da produção. As relações de produção vigentes determinam a *posição* dos indivíduos no processo social da produção. E a primeira posição a ser definida é, precisamente, a posição dada pela relação existente entre a pessoa e os meios de produção, isto é, se a pessoa é ou não proprietária dos meios de produção. No caso presente, da agricultura brasileira, se a pessoa que exerce a atividade principal no campo é ou não proprietária do estabelecimento rural.

Segundo, ainda, os resultados do Censo Agrícola de 1940, os estabelecimentos rurais assim se distribuem, de acôrdo com a forma de apropriação:

Imóveis de propriedade individual	1 530 482
De propriedade em condomínio	226 428
De propriedade de pessoa jurídica	17 320
De propriedade do Govêrno	100 080
De propriedade não declarada	30 279
	1 904 589

Vemos, assim, que 80,35% — quatro quintos do total — dos estabelecimentos rurais são de propriedade individual. Isto significa, evidentemente, que o regime da propriedade individual prepondera de maneira absoluta na agricultura brasileira. Uma pequena mas não desprezível parcela — 226 428 estabelecimentos rurais —, representando 11,88% do total, é constituída de imóveis de propriedade em condomínio, isto é, de imóveis rurais que têm mais de um proprietário. Tendo em vista o regime predominante, da propriedade individual, fácil é de se concluir que esta forma de propriedade (em condomínio) é, em cada caso, transitória. Na esmagadora maioria dos casos, senão em sua totalidade, as propriedades assim definidas estão sendo subdivididas entre herdeiros, em virtude do falecimento do proprietário. Deve ser assinalado, a propósito, que a existência de uma parte dos estabelecimentos em regime de condomínio, na forma indicada, é perfeitamente nor-

(1) Os dados utilizados neste artigo foram tomados, principalmente, à **Sinopse do Censo Agrícola — Dados gerais**, edição da Comissão Censitária Nacional, Rio de Janeiro, 1948.

mal sob as condições da propriedade individual.

Os estabelecimentos de propriedade de pessoa jurídica são bem poucos, em relação ao conjunto, e os de propriedade não declarada, que são de cêrca de 100 hectares cada um, em média, devem ser, quase todos, de propriedade individual.

O número total de proprietários rurais, no Brasil, por conseguinte, não deve exceder de dois milhões. O seu número deve ser inferior a essa cifra, uma vez que muitos proprietários possuem mais de um imóvel rural. Se se considerar a existência, em todo o país, de 1.800.000 proprietários rurais penso que se estará bem próximo da realidade.

POSIÇÕES INTERMEDIÁRIAS

Portanto, 1 800 000 pessoas, aproximadamente, ocupam, no processo da produção no campo, a posição de proprietário dos meios de produção. As restantes 8 800 000 pessoas que exrcem sua atividade principal em estabelecimentos rurais, representando 83,04% do total do pessoal permanente, são despossuídos dos meios de produção, mas isto não significa que ocupem tôdas a outra posição fundamental no processo da produção. Há *posições intermediárias* a definir e examinar.

Antes, porém, de analisar as posições intermediárias, focalizarei outra *posição fundamental,* a ocupada pelo trabalhador rural assalariado. Reside aqui, exatamente, um dos pontos de maior interêsse no assunto. Os resultados do Censo Agrícola, até agora divulgados, não discriminam as diversas categorias do pessoal permanente dos estabelecimentos agro-pecuários. Já conhecemos, todavia, como se pôde ver, o número de proprietários rurais. E podemos deduzir, ainda de resultados do Censo Agrícola, o número de trabalhadores assalariados, isto é, dos que alugam sua fôrça de trabalho para adquirir meios de subsistência, dos que percebem remuneração direta pelos serviços prestados a um empregador, seja êste pessoa física ou jurídica.

A *Sinopse do Censo Agrícola* divulga alguns dados referentes ao valor da produção e à despesa, no ano de 1939, compreendendo 1 547 142 estabelecimentos rurais. Na despesa, foi destacada a parte de salários, entendidos êstes como remuneração direta. Para êsses estabelecimentos agro-pecuários, que representam 81,23% do total de estabelecimentos recenseados, foi consignado o montante de Cr$ 1 839 230 000,00 gastos com salários. Tomando-se por base a média de Cr$ 1 084,00 por propriedade rural, temos um montante aproximado de Cr$ 2 065 000,00 para a totalidade dos estabelecimentos recenseados. Sabemos, por outro lado, que girava em tôrno de Cr$ 1 000,00, em média, pelo ano de 1939, a despesa com salários de um trabalhador rural. Para documentar esta indicação, basta recorrer a duas importantes pesquisas realizadas, naquela época, por repartições oficiais de estatística: o Censo do Salário Mínimo, efetuado em 1939 pelo Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho, e o levantamento dos "preços correntes do trabalho rural, sem sustento, nos principais ofícios", realizado em 1938 pelo Serviço de Estatística da Produção.

O Censo do Salário Mínimo se limitou a 833 856 trabalhadores, mais da metade dos quais nos municípios das capitais, e foi orientado, sobretudo, para a pesquisa relativa aos salários no comércio e indústria. Naquêle total estavam incluídos apenas 62 045 trabalhadores rurais. Êsse levantamento apurou que os salários mais frequentes, pagos a menores, eram de Cr$ 50,00 a 100,00 mensais, e os pagos a trabalhadores adultos, nos municípios do interior, de Cr$ 100,00 a Cr$ 150,00 mensais. O levantamento dos "preços correntes do trabalho rural, sem sustento, nos principais ofícios", realizado pelo Serviço de Estatística da Produção, cobria tôdas as Unidades da Federação e apurou, em 1938, que os salários pagos a trabalhadores de enxada eram os seguintes: a homens, o o salário mais frequente era de Cr$ 3,50 por dia; o médio, de Cr$ 4,40, e o mínimo, Cr$ 1,00; a mulheres, salário mais frequente era de Cr$ 2,00 por dia; o médio, de Cr$ 2,80, e o mínimo, de Cr$ 0,80; a menores, o salário mais frequente era de Cr$ 1,50 por dia; o médio, de Cr$ 2,10, e o mínimo, de Cr$ 0,40. Estou indicando dados alusivos a 1939 ou ao ano mais próximo, em virtude de se referirem àquele ano os resultados do Censo Agrícola, concernentes ao valor da produção e da despesa. (2)

MIL CRUZEIROS POR ANO

É lícito, pois, considerar-se a despesa de Cr$ 1 000,00, em média, no ano de 1939, com os salários de cada trabalhador rural. E deve-se ter em vista que grande parte dos trabalhadores era constituída de mulheres e menores, como o indicam os resultados do Censo Agrícola.

Podemos, por conseguinte, admitir como sendo de 2 065 000 o número de trabalhadores assalariados em atividade nos estabelecimentos rurais, em todo o país. Temos, assim, em resumo, os seguintes resultados aproximados:

Proprietários rurais.....	1 800 000
Trabalhadores assalariados...	2 065 000

Mas não obstante seja de 1.800.000 o número de proprietários rurais, no Brasil, não podemos considerá-los todos como ocupantes de posição fundamental no processo geral da produção agrícola. Existem 970 233 pequenas propriedades de área até vinte hectares, trabalhadas quase tôdas apenas pelo proprietário e membros de sua família, utilizando muito reduzidamente a mão de obra assalariada. Êsses pequenos proprietários vivem, em geral, com muitas privações e não têm nível de vida sensìvelmente superior ao dos próprios parceiros das fazendas. Temos nessas pequenas propriedades, exatamente, o que podemos denominar emprêsas familiares, nas quais não prevalecem, internamente, relações capitalistas de produção e onde tem plena vigência a instituição familiar como unidade de produção.

Para evitar equívocos de interpretação, deve ser assinalado, aqui, que nessas pequenas propriedades há dois aspectos a distinguir: um, interno, já referido, das relações de produção que vinculam recìprocamente os integrantes da emprêsa e que não são, salvo exceções, re-

---

(2) Os dados referentes aos dois levantamentos foram publicados no Anuário Estatístico do Brasil, n. V, 1939-1940, edição do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

lações capitalistas de produção; outro, que podemos qualificar de externo e que diz respeito à relações que vinculam a emprêsa familiar ao conjunto do processo econômico geral — a produção da emprêsa é mercantil, destina-se ao mercado, e no mercado a emprêsa se entrosa na ordem capitalista dominante.

Essas 970 233 pequenas propriedades, de área até vinte hectares, que constituem, em número, pràticamente um terço do total das propriedades rurais, são trabalhadas por 3 401 182 pessoas (pessoal permanente), isto é, uma terça parte do total de pessoas que exercem atividade nos estabelecimentos agro-pecuários. Dêsse total de pessoas ativas, 970 233 são proprietárias dos estabelecimentos rurais, e 257 744 trabalhadores assalariados. As restantes podem ser consideradas membros da família do proprietário, que com êste colaboram estreitamente, sem perceber remuneração direta.

Pode ser feita a seguinte discriminação das pessoas que trabalham nas 970 233 pequenas propriedades rurais:

I —	Proprietários.....	970 233
	Membros da família...	2 173 205
II —	Trabalhadores assalariados.....	257 744

Os números percentuais correspondentes são os seguintes:

I —	Proprietários.....	28,52
	Membros da família...	63,90
II —	Trabalhadores assalariados.....	7,58
		100,00

Verificamos, assim, que mesmo as pequenas propriedades exploradas por unidades familiares não dispensam, totalmente, a utilização da mão de obra assalariada. Mas esta utilização é muito restrita, e apenas a quarta parte, no máximo, dessas propriedades emprega trabalhadores assalariados.

Verificamos, ainda, que cada emprêsa familiar, do meio rural brasileiro, compreende 3,5 pessoas ecomicamente ativas, em média. Êste número me parece corresponder à utilização plena, para o trabalho rural, dos indivíduos integrantes da família, que é constituída normalmente, em nossos campos, por 5,1 pessoas, conforme os cálculos efetuados pelo Gabinete Técnico do Serviço Nacional de Recenseamento, sob a direção do professor Giorgio Mortara. (3)

Aparece aqui bem configurada uma *posição intermediária* no processo da produção, a de *membro da família. Conforme foi esclarecido* linhas atrás, os membros da família colaboram estreitamente com o respectivo chefe, sem perceber remuneração direta. A remuneração que percebem pode incluir dinheiro, mas compreende principalmente bens de consumo de tôda espécie, e não é dada como compensação explícita dos serviços prestados, mas como participação na renda da emprêsa familiar.

Neste ponto, podemos fazer referência ao que se denomina *família do proprietário*. Vimos que a família do proprietário, incluindo o respectivo chefe, contitui nas pequenas propriedades, pràticamente, todo o pessoal permanente. Mas o grau de sua participação direta no processo da produção avr a e decresce, por motivos óbvios, nas grandes e médias propriedades. Nas grandes propriedades, sobretudo, a família do proprietário se torna, em boa parte, ociosa, e também ilustrada. É comum que passe a viver nas cidades. Em consequência, diminui o grau de sua participação no processo da produção. Por êsse motivo, não podem ser consideradas no mesmo nível, quanto a esta participação, à contribuição de trabalho, as 1 800 000 famílias de proprietários rurais do Brasil.

Tendo-se em vista a quota de membros das famílias dos pequenos proprietários, já referida, e ainda o fato de, via de regra, apenas um terço dos membros das famílias dos proprietários exercerem sua atividade principal nos estabelecimentos agro-pecuários, podemos calcular em 3.280.000 pessoas, aproximadamente, o número total dos membros das famílias dos proprietários rurais, grandes, médios e pequenos, enquadrados naquela condição.

A PRODUÇÃO

Resta ainda caracterizar a posição, no processo social da produção, de 3 470 000 pessoas ativas, que não são nem proprietários, nem membros das famílias dos proprietários e nem trabalhadores assaliariados. Êsses 3 470 000 indivíduos têm um *status* social especial: não possuem meios de produção e não estão vinculados por salários ao proprietário da terra. São os *parceiros* de tôda categoria e os membros ativos de suas famílias.

Também aqui encontramos em pleno funcionamento e integradas as famílias como unidades de produção. É o colono, com a sua família, a trabalhar a parcela de terreno da fazenda, nos têrmos de contrato verbal ou escrito. No caso do *parceiro,* como no do pequeno proprietário rural, há as unidades econômicas familiares, mas as diferenças que os separam são profundas. A vida do pequeno proprietário — notadamente nos casos de minifúndio — pode ser do mesmo modo trabalhosa e árdua, cheia de privações, mas a unidade econômica familiar, aqui, tem um patrimônio material, é efetivamente autônoma — no sentido de não estar ligada por vínculos subordinativos a um grande ou médio proprietário rural — e dispõe da totalidade do produto de seu trabalho. No caso do parceiro, não existe a posse da terra, não há um patrimônio material, um contrato, quase sempre apenas verbal, liga-o ao proprietário da terra, que o pode despedir a qualquer momento e a quem pertence uma parte considerável — a metade, na maioria das vêzes — do produto do seu trabalho, da colheita.

Relações pré-capitalistas de produção, sobreviventes desde a colonização do Brasil, vinculam êsses 3 470 000 brasileiros sem terra aos proprietários rurais. Relações de produção consideradas semifeudais, que já preponderaram de maneira absoluta em nossos estabelecimentos agrícolas, mas cujo campo de vigência já se vai restringindo, com particular rapidez, em várias regiões do país.

Tomando-se por base o número médio de pessoas ativas da família do pequeno proprietário rural — que é de 3,03 — e aplicando-se a taxa ao contingente de 3 470 000 pessoas, acima referido, pode-se calcular em 1 145 000 o número

(3) Giorgio Mortara, **Número médio dos componentes da família nas zonas rurais (Análises de Resultados do Censo Demográfico, n. 34), edição mimeográfica do Serviço Nacional de Recenseamento, Rio de Janeiro, 1942.**

de *parceiros* agrícolas existentes no país. A taxa de 3,03 talvez seja elevada, no caso. Admito-o, mas faltam-me dados mais precisos a respeito. Teria de alongar ainda mais êste artigo para expor os motivos porque me inclino a considerar elevado o número de 3,03 pessoas ativas cada família de parceiro agrícola. Resultados do Censo Demográfico vêm em apoio a esta conclusão. Por isso, o número de 1 145 000 parceiros, para todo o país, deve ser considerado como o mínimo. Na verdade, seu número deve ser da ordem de 1 500 000.

Com base nos elementos citados, podemos atingir o objetivo que nos propomos neste artigo: delimitar os campos de vigência dos tipos principais de relações de produção vigentes no meio rural brasileiro.

Considerando em conjunto as pessoas que exercem atividades nos estabelecimentos agro-pecuários brasileiros, podemos traçar o seguinte esquema, no qual os números aparecem arredondados:

I — Proprietários rurais...	1 800 000
Membros das famílias dos proprietários...	3 280 000
II — Parceiros agrícolas....	1 145 000
Membros das famílias dos parceiros.....	2 325 000
III — Trabalhadores assalariados.....	2 065 000
	10 615 000

Os números percentuais correspondentes são os seguintes:

I — Proprietários rurais...	16,96
Membros das famílias dos proprietários...	30,90
II — Parceiros agrícolas....	10,79
Membros das famílias dos parceiros.....	21,90
III — Trabalhadores assalariados.....	19,45
	100,00

Para a melhor compreensão do problema, faz-se mister, todavia, distinguir as emprêsas familiares (pequenas propriedades) das emprêsas de grande produção (grandes e médias propriedades). Os números a seguir indicados o evidenciam claramente. Reportemo-nos, em primeiro lugar, aos números já citados, alusivos às emprêsas familiares (pequenas propriedades):

I — Proprietários rurais...	970 000
Membros das famílias dos proprietários...	2 170 000
II — Trabalhadores assalariados.....	260 000
	3 400 000

Os números percentuais correspondentes são os seguintes:

I — Proprietários rurais...	28,52
Membros das famílias dos proprietários...	63,90
II — Trabalhadores assalariados.....	7,58
	100,00

Nas emprêsas agrícolas de grande produção (grande e médias propriedades), verificamos a seguinte distribuição do pessoal permanente, segundo a posição determinada pelas relações de produção:

I — Proprietários rurais...	830 000
Membros das famílias dos proprietários...	1 110 000
II — Parceiros agrícolas....	1 145 000
Membros das famílias dos parceiros.....	2 325 000
III — Trabalhadores assalariados.....	1 805 000
	7 215 000

Os números percentuais correspondentes são os seguintes:

I — Proprietários rurais...	11,5
Membros das famílias dos proprietários...	15,38
II — Parceiros agrícolas....	15,87
Membros das famílias dos parceiros.....	32,23
III — Trabalhadores assalariados.....	25,02
	100,00

Podemos agora delimitar, com certa previsão, os *campos de vigência* dos diferentes tipos de relações de produção. E' mister, primeiramente, destacar as *emprêsas familiares,* cujos componentes estão submetidos a vínculos especiais. São aproximadamente 970.000 emprêsas familiares, compreendendo 3.400.000 pessoas ativas, ou seja, 32% do total do pessoal permanente dos estabelecimentos agro-pecuários.

Nas *emprêsas agrícolas de grande produção* (grandes e médias propriedades rurais), os proprietários e membros ativos de suas famílias somam 1 940 000 pessoas, ou seja, 26,88% das pessoas que nelas trabalham. Os restantes 5 275 000 indivíduos que trabalham nas emprêsas de grande produção estão vinculados aos 830 000 grandes e médios proprietários por relações pré-capitalistas e capitalistas de produção. De acôrdo com a discriminação acima, dêsses 5 275 000 indivíduos, 1 805 000 são trabalhadores assalariados, isto é, mantêm com os proprietários relações capitalistas de produção, recebem salários como contraprestação dos trabalhos realizados, e 3 470 000 estão submetidos a relações pré-capitalistas (semi-feudais) de produção, sob diferentes modalidades. Em resumo, dos 5 275 000 camponêses que ocupam *posições dependentes* nas emprêsas de grande produção, pràticamente dois terços se situam no campo de vigência das relações pré-capitalistas de produção, e a terça parte restante, no campo de vigência das relações capitalistas de produção.

Não quer dizer, entretanto, que apenas a terça parte da agricultura brasileira — excluídas as emprêsas familiares — constitua domínio do capitalismo. Alguns aspectos precisam ser, aqui, bem esclarecidos. Como já foi assinalado, a produção das emprêsas familiares, por exemplo, é produção mercantil, que se destina ao mercado, e, no mercado, as emprêsas familiares — que não são regidas internamente por relações capitalistas de produção — se entrosam na ordem capitalista dominante e nesta se integram. Há a assinalar, por outro lado, que os dois sistemas, o pré-capitalista e capitalista, coexistem em cada região do país e, mais ainda, em quase tôdas as propriedades rurais. Os fazendeiros, via de regra, estabelecem contratos de parceria, com *colonos,* em relação a uma parte de suas terras, e cultiva a outra parte diretamente, utilizando trabalhadores assalariados. E a produção das grandes e médias propriedades rurais é também produção mercantil e, mais ainda, produção que se destina a mercados internacionais.

Neste duplo aspecto é que reside uma das contradições fundamentais da organização rural brasileira: a contradição existente entre as relações pré-capitalistas (semi-feudais) de produção, às quais ainda estão submetidos, no Brasil, dois terços dos trabalhadores rurais das emprêsas agrícolas de grande produção — relações que representam estádios econômicos já superados mundialmente — e, de outra parte, a ordem capitalista dominante, na qual estão entrosadas as propriedades rurais brasileiras, que funcionam como emprêsas capitalistas autônomas.

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RUA DA QUITANDA, 129

CAPITAL E RESERVAS ..... Cr$ 103.730.718,00
DEPÓSITOS ..... Cr$ 281.120.432,00

Recebe depósitos à vista e a prazo.

Concede taxas especiais nas operações de desconto à indústria e ao comércio.

Emite letras hipotecárias ao portador, juros de 7% a. a., com cupões semestrais e garantidas especialmente pelos seus empréstimos hipotecários.

O Banco recebe ao par essas letras, em pagamento de amortizações vencidas de qualquer dos seus empréstimos hipotecários.

TABELA PARA DEPÓSITOS

DEPÓSITOS POPULARES — LIMITE CR$ 10.000,00
Juros 5,5% a. a.

DEPÓSITOS LIMITADOS — LIMITE CR$ 200.000,00
Juros 5% a. a.

DEPÓSITOS À VISTA — SEM LIMITE
Juros 3,5% a. a.

DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO
30 dias — Juros 4% a. a.
60 " " 4,5% a. a.
90 " " 5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO
De 6 meses — Juros 5,5% a. a.
De 12 " " 6% a. a
De 24 " " 6,5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO — RENDA MENSAL
De 12 meses — Juros 5,5% a. a.
De 24 " " 6% a. a.

A Estação da luz em chamas. O prédio fôra construído ha 35 anos e... a indenização está sendo discutida em juízo.

Seguro, Valor Segurado e Indenização

Luiz Fernando Mendes Pinto

"A INCERTEZA ou possibilidade de perda é uma condição normal de vida."

A isto também se chama risco e há quem caracterize os riscos como fundamentais e do indivíduo. O risco fundamental é essencialmente originário do grupo, e as condições que o determinam não partem de ninguém em particular mas são o resultado da sua interdependência social, econômica ou política. O risco do indivíduo é devido a causas especiais, que surgem em casos particulares.

O homem, ainda em seu estado primário, associou-se a seus semelhantes e o grupo reduzia assim a possibilidade de perda; quando esta inevitavelmente sobrevinha era mais facilmente suportável pela atribuição a cada um de parte da perda, ou o esfôrço conjugado tornava mais fácil a recuperação da coisa perdida. Assim, pelo esfôrço conjugado do grupo, surgiu o combate às feras, à guerra, ao inimigo, e, em alguns casos, o amparo aos velhos e incapazes.

A sociedade evoluiu e a necessidade fêz o homem evoluir também. Graças à inteligência de que é dotado, convencionou sistemas que lhe permitiram, não só a vida em coletividades maiores, mas a sua expansão e até as relações entre as sociedades vizinhas. O indivíduo continuou, entretanto, a ser a unidade, sua grandeza ou miséria a todos atinge, e, como nos tempos primitivos, a desdita de um membro causava o sofrimento da família ou da tribo, da mesma maneira que o homem primitivo se associava para remediar os males coletivos, da mesma forma a desdita que atingia a um grupo levava-o a associar-se, transformando o risco do indivíduo em risco fundamental, "cuja perda quando mais finamente reduzida mais facilmente é suportada" a sociedade moderna, apesar de tôdas as mutações provenientes da

sucessão de civilizações retorna aos mesmos fundamentos dos primeiros tempos.

Êste é o princípio fundamental do seguro, "caixa comum a que todos contribuem", destinada ao reembôlso dos que tenham sofrido perdas. Muitas nações reclamam a prioridade sôbre a descoberta dêste sistema, mas os melhores dados levam a crer que o seguro foi idealizado pelos judeus, nos século XII, como proteção à sua propriedade durante sua remoção da França. Villain, historiador do século XIV diz que o sistema elaborado em 1182, na Lombardia. Se bem que não haja evidência de que o seguro em sua forma atual tenha sido praticado antes do século XII, sabemos que no ano 916 A. C. na lei marítima de Rhodes, a avaria grossa, cujo princípio é idêntico ao que hoje obedecemos, era reconhecida e praticada. Em caso de perigo comum, parte da mercadoria, a mais accessível, era lançada ao mar para aliviar o navio, sendo o seu proprietário indenizado pelos outros embarcadores e pelo próprio armador do navio, pagando cada um pro-rata ao valor de seu interêsse a bordo.

Êste é o início do conceito do seguro como elemento de proteção ao comércio. Em seu pirmitivismo, entretanto, não era perfeito, pois que os membros do grupo que suportavam a perda do indivíduo também estavam protegidos, e, assim, se novas perdas fôssem experimentadas, maiores contribuições proporcionais eram exigidas e como o grupo era sempre limitado ao número de embarcadores no mesmo navio, uma perda considerável aumentaria sua contribuição a um ponto que poderia ser ruinoso ao seu próprio comércio. As companhias de seguro assumem hoje, por meio de suas apólices de transporte, a responsabilidade do pagamento desta contribuição, e aí já não é o pequeno grupo, cujo interêsse a bordo chegou são e salvo ao destino, que paga as contribuições do sacrifício comum, mas sim aquêle fundo em poder das companhias, criado por pequenas parcelas pagas por todos aquêles cujos interêsses a bordo de centenas de outras embarcações chegaram a salvo em seus respectivos destinos. O prêmio pago por cada um foi o sacrifício "centesimal" de cada um dos membros de um imenso grupo para suportar a perda do indivíduo.

Se bem que o princípio da compensação mútua tivesse sido divisado eventualmente, o verdadeiro desenvolvimento do seguro teve lugar na última metade do século XVIII na Inglaterra, durante o período da Revolução Industrial.

Se a aventura marítima, durante os primórdios da navegação, fêz aproximar os homens para enfrentar e vencer as perdas comuns, durante o período da Revolução Industrial, o emprêgo de vultosos capitais e a associação de interêsses necessários à sua realização fizeram surgir um anhelo de segurança e a procura de garantias que dessem estabilidade ao negócio, mesmo ante o infortúnio do acidente imprevisível. E o seguro de fogo, até então exclusivamente mutualista, transformou-se numa indústria com a criação das companhias de seguro.

A máquina substituindo o homem veio destruir tôda a estrutura da sociedade de então. Os trabalhadores já não eram donos das ferramentas e de seu locais de trabalho.

A estrutura das novas emprêsas vem criar novos interêsses e novos perigos e nesta nova atmosfera os negócios de seguro não podem continuar no plano de assistência mútua dos grupos de família e local para estabelecer-se como uma das grandes instituições financeiras que contribuem na formação da estrutura comercial.

Naturalmente, de início, esta função de derivar a incidência de perdas do indivíduo para a comunidade não foi preenchida dentro das normas rígidas e perfeitas com que são feitas atualmente as operações de seguro.

Os pioneiros e os vários aventureiros do século que se seguiu ao grande incêndio de Londres, naturalmente, orientaram seus negócios mais ou menos como para especulação e não poderia ter sido de outra maneira, pois que êles não tinham experiência e as suas taxas de prêmio longe de se basearem em estatística, que êles não possuíam, dependiam exclusivamente da estimativa e de acôrdo com a opinião pessoal de cada um. Pouco a pouco a procura da segurança elevou o nível do negócio e enquanto a experiência permitia que se estabelecessm normas razoáveis de contrato, as diversas pendências que então surgiram diante da justiça permitiram que fôssem estabelecidas leis e princípios regulando o assunto, considerado, então, de interêsse público.

Êste caráter mútuo ou quase mútuo de negócio influenciou o estabelecimento de princípios "que garantissem um tratamento equitativo ao segurado individual, não somente por parte dos seguradores mas também de outros segurados aos quais êstes princípios não permitem tirar qualquer proveito injusto de seguro em virtude de representar o mesmo uma caixa comum".

Sempre que se considera o seguro sob qualquer ponto de vista, deve-se lembrar que êste representa uma caixa comum e, desta maneira, sob a influência de todos os princípios que regem êste ramo.

Em consequência de seu objetivo, todos os contratos de seguro são baseados nos princípios de indenização pelo qual os seguradores se obrigam a colocar o segurado, após o sinistro, na mesma posição que estaria caso o mesmo não tivesse ocorrido, i. e., indenizando-o pelo justo valor do bem perecido ou fazendo despesas de maneira a recuperá-lo, entregando-o a seu dono na situação em que se achava antes do sinistro.

O conceito do valor até hoje se baseia numa sentença proferida há cêrca de 160 anos pelo Lord Chief Justice Mansfield, que determinou, de maneira clara, o que se pode chamar de princípio de indenização. As suas palavras são as seguintes: "Foi muito sabiamente estabelecido que um homem não deve recuperar mais do que tenha perdido. O seguro é considerado uma indenização somente no caso de perda e é por isso que a indenização não deve exceder à perda. Esta regra é calculada para evitar fraude com receio de que possa a tentação de lucro ocasionar perda e injustiça premeditada".

Em tôda a lei de seguro no mundo inteiro encontra-se um dispositivo que sempre regula êste princípio, e em nosso Código Civil, encontram-se dispositivos nos artigos 1.437, 1.438 e 1.439 que até certo ponto regulam esta questão. Em todo o caso, o conceito do valor tem sido discutido, e, principalmente, nestes últimos tempos no Brasil, desde que se tornou patente que em tôdas as indenizações de seguro se considera o valor atual do bem sinistrado como uma relação entre o seu valor de reposição menos a depreciação oriunda de sua utilização. Exemplificando esta orientação do nosso Instituto de Resseguros do Brasil que é também o regulador de avarias, encontramos a seguinte posição: um determinado industrial possui máquinas cujo tempo de utilização é, digamos, 100.000 horas de trabalho; findas essas 100.000 horas as máquinas não representam mais que o seu valor residual, ou seja, ferro velho. Esta indústria sofre um sinistro-incêndio e, ao ser regulada a avaria, verifica-se que tôdas as máquinas foram compradas na mesma época, entraram em funcionamento no mesmo dia e até o momento do sinistro já tinham trabalhado 50.000 horas. O custo de reposição é de Cr$ 10.000.000,00. Ora, como seu período de vida já estava vencido em 50% a indenização corresponderá a 50 por cento de seu valor de reposição. Ale-

gam os segurados que em face desta situação êles têm prejuízo, pois que indenizados apenas em 50% do valor de reposição não poderão restaurar a indústria primitiva para trabalhar no mesmo ritmo anterior ao sinistro; alegam os seguradores que tal não se dá e o argumento é que, ainda no exemplo que tomamos acima, se essas máquians que tinham somente mais de 50.000 horas de vida, caso fôssem substituídas por novas, teriam não 50.000 mas outras 100.000 com um lucro, portanto, de um maior período de utilização por parte de seu proprietário. Esta situação é o que os inglêses chamam substituir "new lamps for old". Realmente, esta política ou êste ponto de vista do Instituto de Resseguros do Brasil sempre foi o adotado pelos seguradores de sinistro no mundo inteiro e, inicialmente, admitiu-se que se fôsse dado ao segurado tirar proveito de um incêndio, dois perigos se tornariam evidentes: 1.º — haveria um motivo para causar a ocorrência, fôsse êle ativo ou passivo, i. e. o sinistro fraudulento ou a falta de previsão que determinasse o aumento das possibilidades de incêndio.

Um sinistro é sempre perigoso pois pode afetar não só a vida humana ou os demais proprietários, mas, de qualquer maneira, uma perda material dentro de uma comunidade seria forçosamente prejudicial a esta mesma comunidade e afetaria em maior ou menor escala, individual ou indiretamente, os membros desta comunidade.

2.º — seria êste motivo uma consequência do primeiro. Se aquêles que seguram os seus bens, por razões ativas ou passivas, não evitarem os sinistros, o seu índice de frequência subirá de tal maneira que obrigará a cobrança de taxas mais elevadas a cada um dos contribuintes da "caixa comum", ou sejam, de todos os segurados de um mesmo mercado.

O princípio de indenização estabelecido por Lord Mansfield tem sido rigorosamente observado na Inglaterra e, com muito mais rigor do que é feito em nosso país, no que se refere ao seguro de incêndio. Naturalmente, houve queixas como tem havido entre nós. Os segurados honestos e previdentes representavam, como aqui também acontece, a maioria daqueles que procuravam no seguro um abrigo à sua posição comercial. Entretanto, êste princípio nunca foi esquecido, abandonado ou mesmo revogado. O acôrdo internacional, conhecido como as Regras de York e Antuérpia, em sua última redação que data de 1924, em sua regra n. 13 sob o título "Deduções do Custo de Reparos", estabelece que nos ajustamentos de reclamações por avarias, os reparos estão sujeitos às seguintes deduções referentes à substituição "DE VELHO POR NOVO". Segue-se uma tabela pela qual os reparos dos navios são pagos por uma percentagem de seu custo, tanto menor quanto mais velhos forem os navios, sendo que os com mais de 15 anos serão somente indenizados em 33% do custo de qualquer reparo. Não seria possível encontrar melhor reforço ao princípio de indenização do que êsse acôrdo internacional estabelecido pela primeira vez em 1864 e reformado sucessivamente em 1877, 1890 e 1924, cujas regras são virtualmente consideradas como uma lei básica para o ajustamento de qualquer reclamação de avaria grossa. No seguro de fogo nada mais se faz ou se fêz do que seguir esta orientação.

Naturalmente, o princípio de Lord Mansfield é velho e data do princípio de uma era que pode ser chamada de Idade da Máquina, e, cuja evolução, neste século e meio, veio criar novos problemas exigindo soluções que se adaptassem à época, determinando uma ampliação no conceito de indenização e um novo rumo para o seguro. Os seguradores admitiam a palavra "indenização" no sentido de indenização material, i. e., perda contra a qual foi feito o seguro, uma perda concreta, material e unicamente de propriedade, abandonando qualquer idéia de lucro ou responsabilidade material e o primeiro seguro complementar ao seguro de fogo foi o de perda de aluguel. Nova divergência da antiga concepção de indenização foi a da criação de um ramo de seguro conhecido como Lucros Cessantes. Um e outro podem ser obtidos no Brasil mas não têm encontrado grande sucesso em virtude de não atenderem plenamente às necessidades do mercado. Na indústria o seguro de Lucros Cessantes se apresenta como medida vulgar, pois que a mesma trabalha e está organizada à base de renda que lhe pode determinar sua produção. Uma produção não se faz somente com máquinas e se estas devem ser previamente adquiridas grande parte das demais despesas também são feitas antecipadamente. Ora, em caso de sinistro, a apólice de fogo pagaria o desembôlso com a montagem material da indústria, i. e., aquisição da maquinaria. Se houvesse uma apólice de Lucros Cessantes o industrial poderia receber também o lucro esperado, ou seja a diferença entre o custo e o valor da venda. No custo há uma parcela que representa a depreciação de máquina e uma segunda parcela que representa as despesas. Ambas não indenizáveis pela apólice de fogo nem pela apólice de Lucros Cessantes, donde se conclui que mesmo com a conjugação dêstes dois seguros a medida de previdência nunca é perfeita porque a indenização não é completa. Êste é o problema que temos pela frente no momento e foi o mesmo que surgiu na Inglaterra logo após a guerra de 1914-18, quando es enfrentou a possibilidade de um colapso completo do princípio de indenização, com a emissão da apólice com cláusula da reposição ou reintegração sob a qual seria possível recuperar não o valor depreciado dos prédios e das máquinas mas sim o custo da reposição da propriedade destruída, propriedade nova do mesmo gênero.

Todavia, em 1919-1920 verificou-se o perigo da quebra dêste princípio. A deterioração da maquinaria era enorme pelo uso contínuo durante a guerra, enquanto que os preços da maquinaria nova dobravam, triplicavam em relação aos de 1914. As companhias de seguro chegaram a concordar em alterar a base da liquidação da indenização para reposição, mas só poucas apólices foram convertidas pois que o problema deixou de ter maior importância em virtude de uma queda rápida de preços. Entretanto, a semente ficou e, apesar da necessidade não ser absoluta, começaram a surgir novos ramos de seguro que realmente vêm reduzindo o rigor do velho princípio de indenização.

Surgiram as apólices para dar cobertura não mais ao Lucro Cessante mas à perda consequente, seguro êste que cobre o lucro bruto, lucro líquido mais as despesas, e hoje, em outros mercados, já se admite até para certos casos o seguro de depreciação. Em nosso mercado segurador, ainda não se encontra uma solução para o caso, como não se encontrou em parte alguma do mundo há alguns anos.

O início do nosso crescimento industrial é recente e não se poderia exigir que as nossas companhias de seguro estivessem num plano de evolução que se pudesse comparar àqueles de outros centros que têm à sua disposição um mercado comprador muito maior e cujas necessidades, que somente se esboçam entre nós, já constituíam, há muito tempo, um problema a ser resolvido. Em virtude de seu volume, é possível encontrar aí uma alteração compensadora nos princípios básicos, como o de indenização, sem que essa mudança de atitude venha a afetar sua estabilidade financeira em prejuízo da coletividade ou seja do próprio segurado, alteração esta obtida graças a coberturas adicionais possibilitando assim assegurar-se uma indenização integral.

AJAX
CORRETORES DE SEGUROS LTDA.
TELEGRAMAS "CORRETORES"

MATRIZ - RIO DE JANEIRO
AV. RIO BRANCO, 85 - 13.º ANDAR
TELEFONE - 23-1960 *

AGENTES E FILIAIS LOCAIS

SÃO PAULO - BELO HORIZONTE - VOLTA REDONDA - SALVADOR
PÔRTO ALEGRE - RECIFE - FORTALEZA

★

GARANTIA DE UM SEGURO PERFEITO

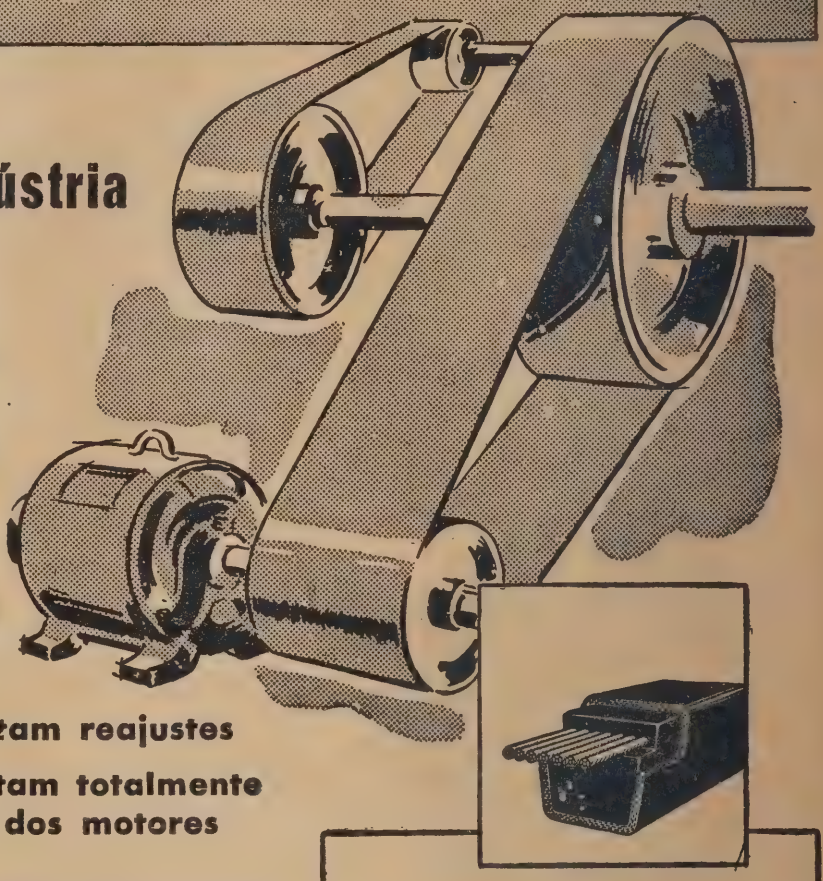
★

AGENTES NO EXTERIOR

LONDRES - NEW YORK - ROMA - BUENOS AIRES - AMSTERDAM
PARIS - SANTIAGO - HAVANA

GASTE MENOS com CORREIAS

equipando sua indústria com CORREIAS GOODYEAR



DISTENSÃO MÍNIMA - evitam reajustes

NÃO DESLIZAM - aproveitam totalmente a fôrça dos motores

● As Correias Industriais Goodyear duram mais e proporcionam desempenho mais eficiente porque foram planejadas e construídas, ponto por ponto, em tipos especificamente diferentes, para atender naturezas diferentes de cada trabalho. Por isto, seja qual fôr o problema de transmissão de fôrça, há sempre, na ampla linha de correias Goodyear — planas ou em "V" — o tipo que se adapta perfeitamente às condições do seu trabalho.

CORREIAS GOODYEAR "MULTI-V"

As correias Goodyear "Multi-V" são construídas com cordonéis contínuos e pré-distendidos, oferecendo o máximo de resistência e durabilidade.

GOODYEAR
INDÚSTRIA BRASILEIRA

ADOTE TAMBÉM MANGUEIRAS INDUSTRIAIS GOODYEAR!

— Um tipo de mangueira para cada fim: jardim, água, vapor, ar comprimido, solda autógena, lavagem de carros. Sucção de água e óleos, vinho e cerveja.

Estrada de Ferro Sorocabana

S - 400 São Paulo, 22 de Junho de 1948.

Senhor Governador

Em aditamento ao meu ofício n.º 369, de 12 do corrente, tenho a honra de voltar à presença de Vossa Excelência para prestar novos esclarecimentos sôbre as referências feitas pelo Senhor Ministro da Fazenda em relação à Estrada de Ferro Sorocabana. Julgo indispensáveis tais esclarecimentos em virtude de ter o Senhor Ministro da Fazenda, em 12 de junho corrente, apresentado ao Senhor Presidente da República nova exposição sôbre o assunto da sua exposição de 25 de maio.

A) AS AFIRMATIVAS DO SENHOR CORREIA E CASTRO SÔBRE A ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Em suas exposições de 25 de maio e 12 de junho do corrente ano, dirigidas ao Senhor Presidente da República, e por Sua Excelência encaminhadas ao Senado Federal, afirmou o Senhor CORREIA E CASTRO, Ministro da Fazenda, no que se refere à Sorocabana, o seguinte:

a) que a primeira informação sôbre o pedido de moratória da Sorocabana lhe fôra transmitida pelo Senhor VALENTIM BOUÇAS, em telegrama de 22 de abril, nos seguintes têrmos:

> "Secretário — Viação, Fazenda, Diretor Sorocabana acabam apelar Eximbank e International Electrical Corporation sentido prorrogarem vencimentos Sorocabana primeiro junho dezembro total um milhão seiscentos mil dólares. Diante dificuldades apontadas Sorocabana, aquelas entidades serão obrigadas atender pelo menos prestação junho. Isso entretanto prejudicará crédito Brasil, porque Eximbank será forçado mencionar essa falta emprêsa ferroviária brasileira no relatório ao Congresso trinta junho. Pediria caro Ministro estudasse êste caso que além afetar nosso crédito perante Eximbank, também implica futuras dificuldades crédito outras emprêsas ferroviárias";

b) que quatro dias depois, em 26 de abril, recebeu outro telegrama do Sr. VALENTIM BOUÇAS, cujo teor é o seguinte:

> "Export Import Bank deseja saber qual foi resultado balanço Sorocabana ano passado. Pedido adiamento pagamento considerado Eximbank como moratória com classificação bankrupsy";

c) que o Sr. VALENTIM BOUÇAS, quando partiu em março para os Estados Unidos, fôra incumbido de promover entendimentos com a Electrical Export Cooporation e o Export-Import Bank, no sentido de conseguir a moratória desejada pela Sorocabana;

d) que as negociações do Sr. BOUÇAS ainda estavam em andamento quando inopinadamente recebeu a Electrical Export Corporation a carta n. 156-1-20, a que se refere o primeiro telegrama, datada de 8 de abril e recebida em Nova York a 13 do mesmo mês, da qual juntamos fotocópia (documento I, anexo);

e) que em 29 de abril do corrente ano levara ao conhecimento do Senhor Presidente da República que o Estado de São Paulo havia solicitado ao Export-Import Bank moratória por 6 anos para promissórias no valor de U. S. $ 9.498.622,00, de emissão da Sorocabana e endôsso do Estado, a favor da Electrical Export Corporation, as quais foram, em tempo, descontadas pelo referido Export-Import Bank;

f) que comunicou ao Export-Import Bank que o pedido de moratória do Estado de São Paulo refletia uma situação de dificuldades da Estrada de Ferro Sorocabana que não representava, de forma alguma, a situação financeira geral do Brasil;

g) que comunicou ainda ao mesmo Banco que o Govêrno Federal não tivera conhecimento prévio do pedido de moratória, que não aprovava êsse pedido, e finalmente que se achava aparelhado para resgatar nos respectivos vencimentos os títulos referidos, se porventura a Estrada de Ferro Sorocabana, ou seu endossante o Estado de São Paulo, deixasse de fazê-lo;

h) que a prorrogação por um ano a que se refere a carta já mencionada de 8 de abril, dirigida pelo Govêrno do Estado de São Paulo à Electrical Export Corporation, significa, para os americanos, moratória por seis anos;

i) que pela exposição reservada, n. 1.711, dirigida ao Senhor Presidente da República em 13 de dezembro de 1947, comunicara o seguinte:

> "Exmo. Sr. Presidente da República:
>
> 1 — Tenho a honra de trazer ao conhecimento de V. Excia. que acabo de receber do representante do "Export and Import Bank", de Washington, o memorando anexo, cuja tradução é a seguinte:

"Onze de dezembro de 1947. — Memorando relativo à negligência da Estrada de Ferro Sorocabana do Estado de São Paulo —

Primeiras letras da segunda eletrificação da Sorocabana garantidas pelo Estado de S. Paulo:

	US$
"Export and Import Bank"	558.932,16
"Electrical Export Corporation" ...	240.000,00
aproximadamente	798.932,16

Vencidas em 1 de dezembro de 1947, não foram pagas, embora se tenha chamado a atenção dos funcionários da Sorocabana e do Estado de São Paulo um mês antes do vencimento.

A Secretaria do Estado de São Paulo informou ao gerente em S. Paulo da "International General Electric Comp." que o Estado não tinha fundos para atender ao compromisso e tinha mesmo suspendido o trabalho de instalação do equipamento de eletrificação já recebido.

Êste ato se refletirá inevitavelmente de modo desfavorável nas operações financeiras com o Brasil".

Documento n.º 1. Ofício esclarecedor da situação, enviado pela Sorocabana à Electrical Export Corp. em abril de 1948.

Documento I
3 fls.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA
Propriedade e Administração do Estado de S Paulo

S.Paulo, 8 de Abril de 1 948.

156-1-2º

Á
Electrical Export Corporation
São Paulo

Em 24 de Maio de 1 945 a Estrada de Ferro Sorocabana contratou com essa Corporation o fornecimento dos materiais e aparelhamento necessários para o prolongamento da eletrificação de suas linhas de Santo Antônio a Bernardino de Campos, ficando estipulado que a Estrada realizaria o pagamento em prestações semestrais a começar em 1º de Dezembro de 1 947 e a terminar em 1º de Junho de 1 954.

Em cobertura dessas prestações 28 notas promissórias foram emitidas e co-assinadas pela Estrada de Ferro Sorocabana e pela Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo a favor da Electrical Export Corporation e depositadas no The National City Bank of New York, em Nova York como agente depositário, com os seguintes valores e vencimentos:-

Data dos Vencimº	Notas-Série "A" Nº	Valor Dolares	Notas-Série "B" Nº	Valor Dolares	TOTAL Valor Dolares
1-12-47	1	$558,932.16	1	$239,542.36	$798,474.52
1-6-948	2	558,932.16	2	$239,542.36	$798,474.52
1-12-48	3	558,932.16	3	239,542.36	798,474.52
1-6-949	4	558,932.16	4	239,542.36	798,474.52
1-12-49	5	558,932.16	5	239,542.36	798,474.52
1-6-950	6	558,932.16	6	239,542.36	798,474.52
1-12-50	7	558,932.16	7	239,542.36	798,474.52
1-6-951	8	558,932.16	8	239,542.36	798,474.52
1-12-51	9	558,932.16	9	239,542.36	798,474.52
1-6-952	10	558,932.16	10	239,542.36	798,474.52
1-12-52	11	558,932.16	11	239,542.36	798,474.52
1-6-953	12	558,932.16	12	239,542.36	798,474.52
1-12-53	13	558,932.16	13	239,542.36	798,474.52
1-6-954	14	558,932.16	14	239,542.36	798,474.52

2 — Como se alude a repercussão desfavorável sôbre o crédito do Brasil, tenho a honra de submeter o assunto à consideração de V. Excia.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Excia. os protestos do meu mais profundo respeito."

j) que a situação financeira da Estrada de Ferro Sorocabana e de outras emprêsas é igualmente precária, tendo apresentado um "deficit" de Cr$ 33.515.998,50, no exercício de 1947; que o seu débito com a Caixa Econômica Federal, em cinco contratos de empréstimos, de diversas datas, com garantia de taxa de renovação e melhoramentos, além do endôsso do Estado, é de Cr$ 219.543.798,60; que os juros e as amortizações, dêsses empréstimos, vencidos e não pagos, portanto em mora, já excedem de Cr$ 38.000.000,00;

l) que a cotação das apólices ferroviárias da Sorocabana atingiu a cêrca de cinquenta por cento do seu valor nominal;

m) que as Apólices Ferroviárias Estaduais (e também as Unificadas) passaram a oferecer a renda avassaladora e excepcional de vinte e quatro por cento ao ano;

n) que apesar do Govêrno do Estado haver disposto largamente das apólices ferroviárias, cuja emissão total autorizada é de Cr$ 900.000.000,00, não conseguiu ocorrer, no devido tempo, ao pagamento de uma prestação da dívida da Estrada de Ferro Sorocabana ao Export-Import Bank, pelo serviço de eletrificação; que pela segunda vez o Govêrno do Estado incorreu nessa falta; que por ocasião da primeira socorreu-o o Govêrno Federal, com o intuito de zelar pelo crédito do Brasil no estrangeiro, principalmente em relação ao Export-Import Bank, que entretém tantas relações de negócio com o Brasil; e que acaba de fazer o mesmo em relação à segunda prestação;

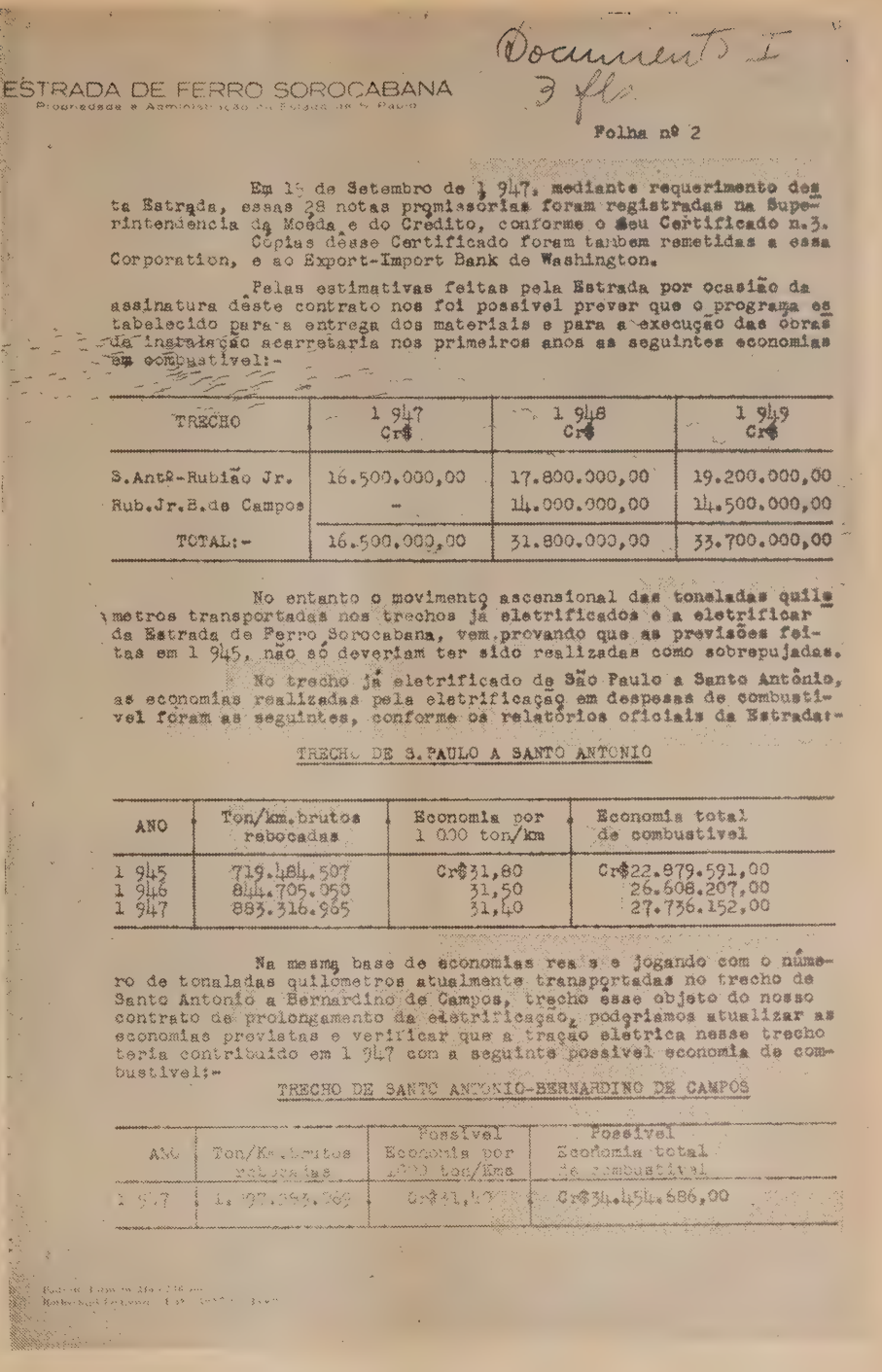
o) que a imprensa paulista censurou acremente o Govêrno do Estado por essa danosa omissão, injustificável e incompreensível, uma vez que emite em massa apólices ferroviárias, destinadas exclusivamente às obras de melhoria da Estrada de Ferro Sorocabana.

B) — A VERDADE SÔBRE A SOROCABANA

Lamentamos profundamente que se tenham tornado do conhecimento público, por intermédio do "Diário Oficial" e de tôda a imprensa do país, as afirmativas do Senhor Ministro da Fazenda, que acabamos de reproduzir, porque, além de não serem exatas, afetam o nome e o crédito de São Paulo, parcela máxima da economia do Brasil.

À vista de se terem tornado do conhecimento público tais assuntos, que a prudência aconselharia que não saíssem da máxima reserva da alta administração do país, vê-se forçado o Govêrno do Estado a vir publicamente prestar os esclarecimentos que se seguem.

I — O Govêrno do Estado de São Paulo, sob a Interventoria FERNANDO COSTA, contratou em 24 de maio de 1945, com a Electrical Export Corporation o fornecimento de materiais e aparelhamentos necessários ao prolongamento da eletrificação das linhas da Estrada de Ferro Sorocabana, de Santo Antônio a Bernardino de Campos, ficando estipulado que a Estrada realizaria o seu pagamento em prestações semestrais,



Documento I
3 fls.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Folha nº 2

Em 15 de Setembro de 1 947, mediante requerimento desta Estrada, essas 28 notas promissórias foram registradas na Superintendencia da Moéda e do Crédito, conforme o seu Certificado n.3. Cópias dêsse Certificado foram tambem remetidas a essa Corporation, e ao Export-Import Bank de Washington.

Pelas estimativas feitas pela Estrada por ocasião da assinatura dêste contrato nos foi possivel prever que o programa estabelecido para a entrega dos materiais e para a execução das obras da instalação acarretaria nos primeiros anos as seguintes economias em combustivel:-

TRECHO	1 947 Cr$	1 948 Cr$	1 949 Cr$
S.Antº-Rubião Jr.	16.500.000,00	17.800.000,00	19.200.000,00
Rub.Jr.-S.de Campos	-	14.000.000,00	14.500.000,00
TOTAL:-	16.500.000,00	31.800.000,00	33.700.000,00

No entanto o movimento ascensional das toneladas quilometros transportadas nos trechos já eletrificados e a eletrificar da Estrada de Ferro Sorocabana, vem provando que as previsões feitas em 1 945, não só deveriam ter sido realizadas como sobrepujadas.

No trecho já eletrificado de São Paulo a Santo Antônio, as economias realizadas pela eletrificação em despesas de combustivel foram as seguintes, conforme os relatórios oficiais da Estrada:-

TRECHO DE S.PAULO A SANTO ANTONIO

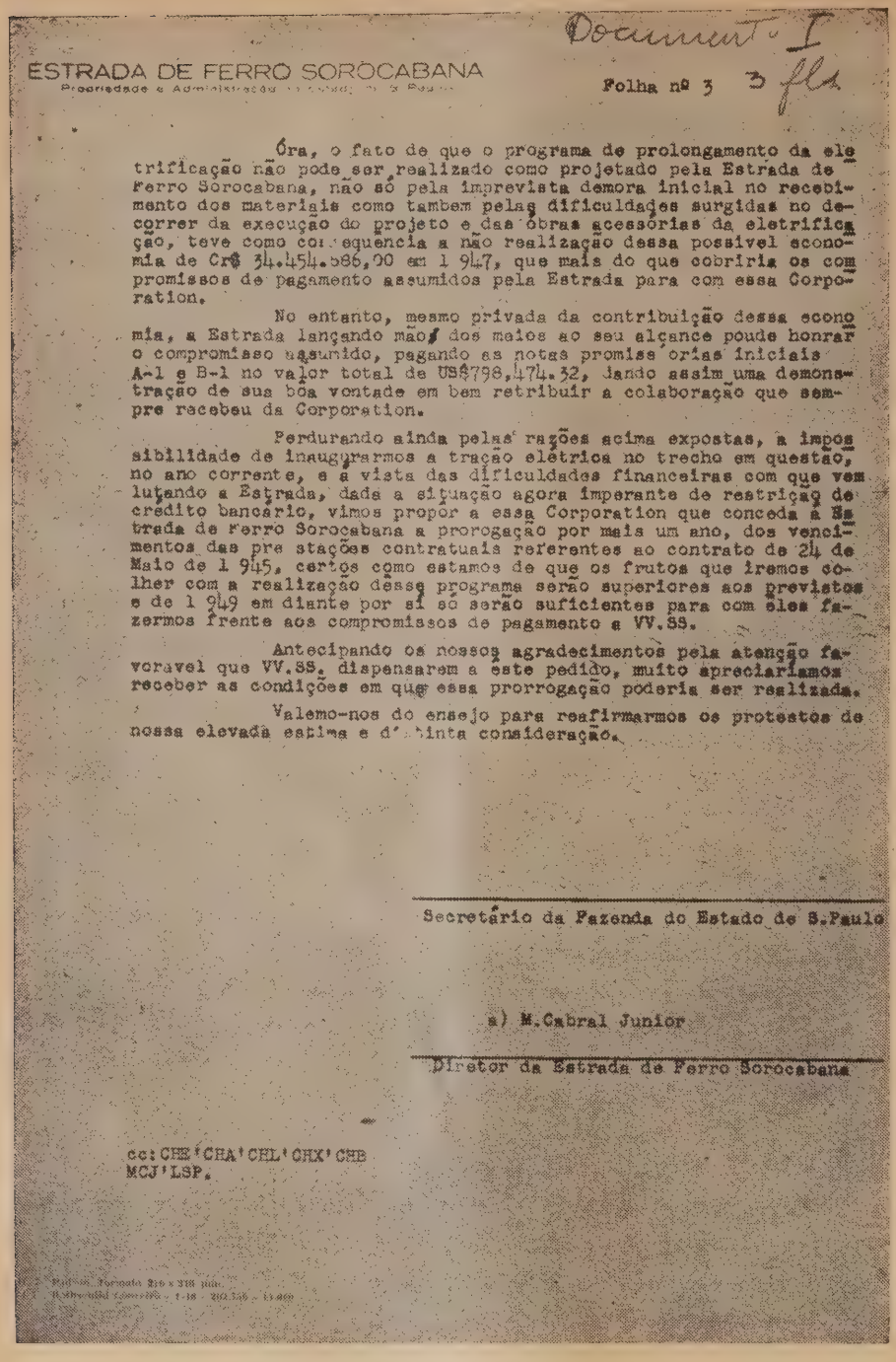
ANO	Ton/km.brutos rebocadas	Economia por 1 000 ton/km	Economia total de combustivel
1 945	719.484.507	Cr$31,80	Cr$22.879.591,00
1 946	844.705.050	31,50	26.608.207,00
1 947	883.316.965	31,40	27.736.152,00

Na mesma base de economias res s e jogando com o número de toneladas quilometros atualmente transportadas no trecho de Santo Antonio a Bernardino de Campos, trecho êsse objeto do nosso contrato de prolongamento da eletrificação, poderiamos atualizar as economias previstas e verificar que a tração eletrica nesse trecho teria contribuido em 1 947 com a seguinte possivel economia de combustivel:-

TRECHO DE SANTO ANTONIO-BERNARDINO DE CAMPOS

ANO	Ton/Km brutos rebocadas	Possivel Economia por 1 000 ton/Kms	Possivel Economia total de combustivel
1 947	1.[illegible]	Cr$[illegible]	Cr$34.454.686,00

Segunda página do mesmo ofício.



Documento I

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Folha nº 3 3 fls

Ora, o fato de que o programa de prolongamento da eletrificação não pode ser realizado como projetado pela Estrada de Ferro Sorocabana, não só pela imprevista demora inicial no recebimento dos materiais como tambem pelas dificuldades surgidas no decorrer da execução do projeto e das obras acessórias da eletrificação, teve como consequencia a não realização dessa possivel economia de Cr$ 34.454.986,00 em 1 947, que mais do que cobriria os compromissos de pagamento assumidos pela Estrada para com essa Corporation.

No entanto, mesmo privada da contribuição dessa economia, a Estrada lançando mão dos meios ao seu alcance poude honrar o compromisso assumido, pagando as notas promissórias iniciais A-1 e B-1 no valor total de US$798,474.32, dando assim uma demonstração de sua bôa vontade em bem retribuir a colaboração que sempre recebeu da Corporation.

Perdurando ainda pelas razões acima expostas, a impossibilidade de inaugurarmos a tração elétrica no trecho em questão, no ano corrente, e a vista das dificuldades financeiras com que vem lutando a Estrada, dada a situação agora imperante de restrição de crédito bancário, vimos propor a essa Corporation que conceda à Estrada de Ferro Sorocabana a prorogação por mais um ano, dos vencimentos das prestações contratuais referentes ao contrato de 24 de Maio de 1 945, certos como estamos de que os frutos que iremos colher com a realização dêsse programa serão superiores aos previstos e de 1 949 em diante por si só serão suficientes para com eles fazermos frente aos compromissos de pagamento a VV.SS.

Antecipando os nossos agradecimentos pela atenção favoravel que VV.SS. dispensarem a este pedido, muito apreciariamos receber as condições em que essa prorrogação poderia ser realizada.

Valemo-nos do ensejo para reafirmarmos os protestos de nossa elevada estima e d[illegible]inta consideração.

Secretário da Fazenda do Estado de S.Paulo

a) M.Cabral Junior

Diretor da Estrada de Ferro Sorocabana

cc:CHE'CRA'CHL'CHX'CHB
MCJ'LSP.

Página final do importante documento.

a começar em 1.º de dezembro de 1947 e a terminar em 1.º de junho de 1954.

II — Essas prestações correspondem a 28 notas promissórias emitidas pela Sorocabana, com endôsso da Secretaria da Fazenda do Estado de S. Paulo, a favor da Electrical Export Corporation, e com vencimentos semestrais (1.º de junho e 1.º de dezembro) de U. S. $ 798.474,52 cada uma.

III — Os vencimentos dessas promissórias foram estabelecidas de forma que pudessem ser pagas pela própria economia de combustível que decorreria da realização da eletrificação, cujas etapas previstas por ocasião do fechamento do negócio (24 de maio de 1945) eram a terminação do trecho Santo Antônio-Rubião Júnior em fins de 1946, e do trecho Rubião Júnior-Bernardino de Campos em fins de 1947. As estimativas da economia de combustível então feitas assim se resumiam para os três primeiros anos:

O primeiro vencimento (1.º de dezembro de 1947) seria coberto, portanto, pela economia de combustível prevista para o ano de 1947, assim como os vencimentos de 1948, 1949, etc., o seriam pelas economias médias previstas, de trinta e três milhões de cruzeiros anuais, superiores, portanto, aos vencimentos anuais, que totalizam U. S. $ 1.596.949,04.

IV — Em março de 1947, quando Vossa Excelência assumiu o govêrno do Estado, nenhuma extensão da eletrificação havia sido concluída além do trecho São Paulo-Santo Antônio, o qual fôra um dos grandes empreendimentos da Interventoria ADHEMAR DE BARROS.

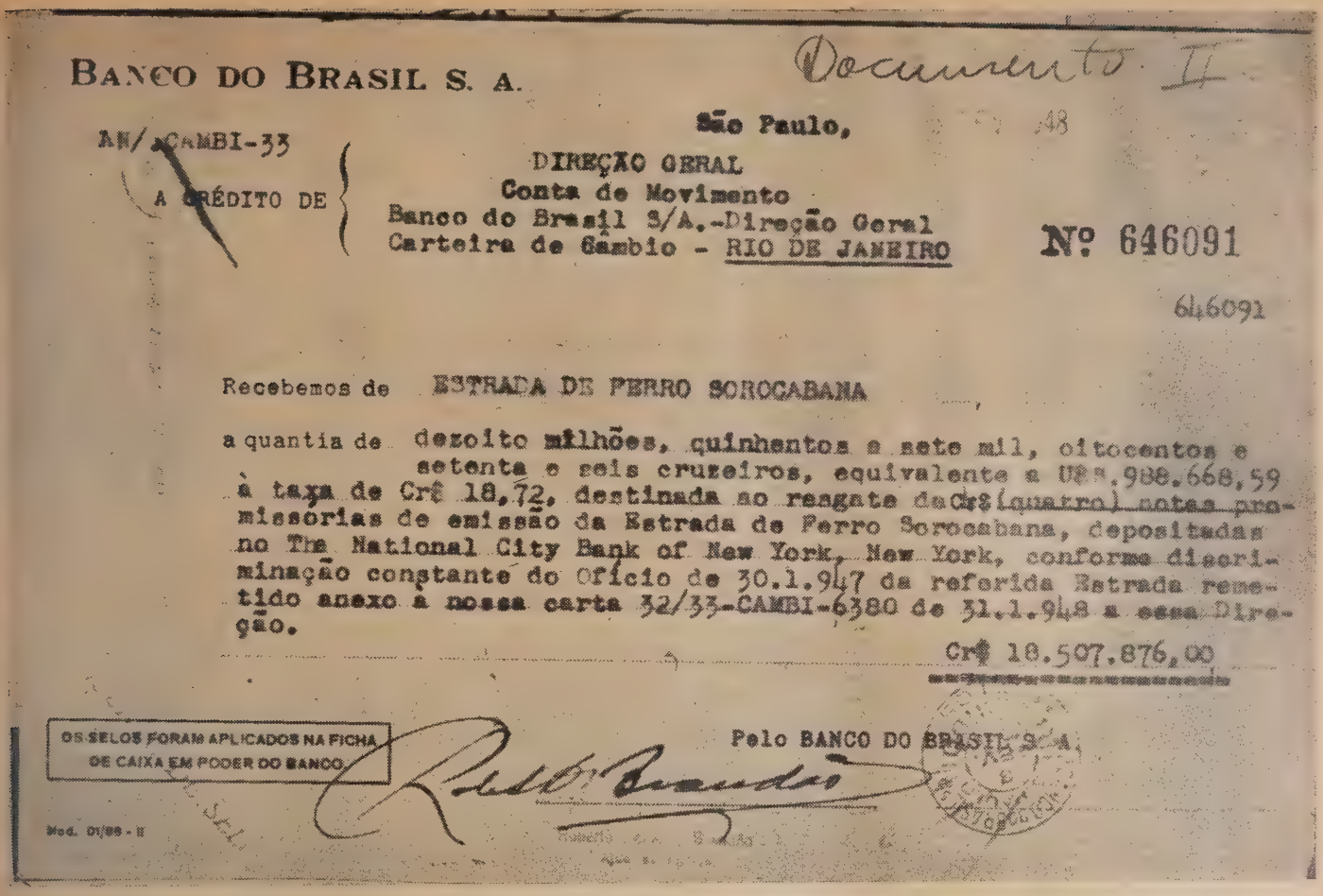
O atual govêrno ADHEMAR DE BARROS intensificou grandemente os trabalhos de eletrificação, não só atacando as necessárias modificações de traçado, com movimento de terra à razão de mais de 10.000 metros cúbicos por dia (Rubião Júnior-Avaré), como estendendo a linha eletrificada de Santo Antônio a Cerquilho, e desta estação até Laranjal Paulista.

Durante o ano de 1947, o Govêrno ADHEMAR DE BARROS eletrificou, portanto, mais 50 quilômetros da linha além de Santo Antônio, tendo lançado mão, para isso, até de material nacional, *por não ter sido completada a entrega do material importado.*

Esperamos atingir RUBIÃO JÚNIOR em fins do corrente ano (1948), o que resultará num atraso de dois anos no programa de eletrificação, no qual se baseou o compromisso com a Electrical Export, que previa atingir-se RUBIÃO JÚNIOR em fins de 1946.

A carta n. 156-1-20, de 8 de abril próximo passado (documento I, anexo) assinada por mim, pelo Sr. Secretário da Fazenda e pelo Diretor da Sorocabana, e dirigida à Electrical Export Corporation, resume o que acabo de relatar, *e constitui o único documento pelo qual o Govêrno do Estado de São Paulo solicitou a prorrogação por um ano dos vencimentos estabelecidos.*

V — À vista do atraso na execução do programa que havia servido de base à fixação dos vencimentos das promissórias, já em fins de outubro de 1947 (portanto muito antes de 1.º de dezembro de 1947, vencimento das primeiras promissórias) entendemo-nos pessoalmente com o Dr. J. ASSIS RIBEIRO, representante da Electrical Export Corporation, solicitando-lhe o adiamento por um ano dos vencimentos.



BANCO DO BRASIL S. A.

Documento II

AB/CAMBI-33

São Paulo, 48

A CRÉDITO DE { DIREÇÃO GERAL
Conta de Movimento
Banco do Brasil S/A.-Direção Geral
Carteira de Câmbio - RIO DE JANEIRO

Nº 646091

646091

Recebemos de ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

a quantia de dezoito milhões, quinhentos e sete mil, oitocentos e setenta e seis cruzeiros, equivalente a U$ 1.988.668,59 à taxa de Cr$ 18,72, destinada ao resgate de Cr$ (quatro) notas promissórias de emissão da Estrada de Ferro Sorocabana, depositadas no The National City Bank of New York, New York, conforme discriminação constante do Ofício de 30.1.947 da referida Estrada remetido anexo à nossa carta 32/33-CAMBI-6380 de 31.1.948 a essa Direção.

Cr$ 18.507.876,00

OS SELOS FORAM APLICADOS NA FICHA DE CAIXA EM PODER DO BANCO

Pelo BANCO DO BRASIL S. A.

Mod. D/88 - E

Recibo do Banco do Brasil, agência de São Paulo, do pagamento de Cr$ 18.507.876,00, *resgate de quatro promissórias, feito pela Sorocabana.*

(TABELA I)

TRECHO	1947 Cr$	1948 Cr$	1949 Cr$
Stº. Antônio-Rubião Jr.	16.500.000	17.800.000	19.200.000
Rubião-B. Campos	—	14.000.000	14.500.000
TOTAL	**16.500.000**	**31.800.000**	**33.700.000**

Tendo acompanhado sempre de perto a marcha da eletrificação, achou o Dr. ASSIS RIBEIRO razoável o nosso pedido de prorrogação, pois sabia que o atraso no programa preestabelecido, superior a um ano, era influenciado em grande parte pela falta de entrega de todo o material de importação.

Expusemos também ao Dr. ASSIS RIBEIRO a difícil situação financeira em que se encontrava a Sorocabana, devida em sua maior parte aos grandes compromissos assumidos durante as Interventorias FERNANDO COSTA e MACEDO SOARES, o que não permitiria ao Govêrno ADHEMAR DE BARROS efetuar pagamentos que considerávamos antecipados, à vista do atraso do programa de eletrificação. Em fins de novembro, às vésperas do vencimento das primeiras promissórias, informou-nos o Dr. ASSIS RIBEIRO que a matriz da Electrical Export Corporation, em Nova York, estava estudando a nossa solicitação, mas ainda não havia dado nenhuma solução definitiva.

À vista dos entendimentos que muito antes do vencimento havíamos iniciado com o representante autorizado dos credores, não efetuamos o pagamento da promissória de 1.º de dezembro de 1947, certos de que conseguiríamos o adiamento que julgamos indispensável aos interêsses do Estado de São Paulo.

Com grande surprêsa, entretanto, recebeu o Governador ADHEMAR DE BARROS, em meados de dezembro de 1947, uma comunicação do Senhor Presidente da República, informando que determinara ao Senhor Ministro da Fazenda o pagamento dessa prestação, à vista da exposição reservada n. 1.711, que recebera em 13 de dezembro do Senhor CORREIA E CASTRO, a qual foi transcrita no item (i) desta.

Apesar dos têrmos do memorando então recebido pelo Senhor Ministro da Fazenda do Export-Import Bank, deveria o Govêrno Federal efetuar o pagamento somente depois que o Govêrno do Estado esclarecesse o assunto e lhe fizesse ciente da impossibilidade em atendê-lo.

Antes de efetuar o pagamento, teríamos feito com que a Electrical Export Corporation, que estava completamente ao corrente da situação, informasse com urgência ao Export-Import Bank das razões que haviam leva-

do o Govêrno do Estado a solicitar o seu adiamento.

O reembôlso do pagamento que fizemos ao Banco do Brasil, comprovado pelo documento II, anexo, é uma demonstração de que estávamos aparelhados para efetuar tal pagamento. Aliás não seria necessário demonstrar-se que o Estado de São Paulo é capaz de pagar uma dívida urgente e tão importante, de apenas dezoito milhões de cruzeiros. Não o fizemos em dia, exclusivamente porque estávamos procurando defender os interêsses de São Paulo.

VI — Transcorrido o vencimento de dezembro de 1947, reiniciamos imediatamente nossas conversações com o representante da Electrical Export Corporation no sentido de obtermos a prorrogação dos vencimentos.

Cabe-nos esclarecer que nunca procuramos nos entender diretamente com o Export-Import Bank a respeito, e sim com a Electrical Export Corporation, por não estar aquêle estabelecimento de crédito tão ao par do desenvolvimento da eletrificação da Sorocabana, como a própria firma credora.

Temos nos entendido sempre diretamente com esta firma, a qual, além de ser a credora e responsável final perante o Export-Import Bank, mantém em São Paulo um representante autorizado, o Dr. J. de ASSIS RIBEIRO, que acompanha "pari-passu" todos os serviços de eletrificação da Sorocabana.

Conhecedores do grande prestígio de que goza o Sr. VALENTIM BOUÇAS nos altos círculos financeiros norte-americanos solicitamos os seus bons ofícios, por ocasião de sua viagem em março último aos Estados Unidos, no sentido de conseguir apressar a efetivação do adiamento solicitado pelo Govêrno de São Paulo.

Em 8 de abril próximo passado, de acôrdo com o Dr. ASSIS RIBEIRO, confirmamos pela carta 156-1-20 (documento I, anexo) já mencionada, o pedido verbalmente feito à Electrical Export Corporation, do adiamento por

Telegrama do Sr. Caio Dias Baptista, Secretário da Viação do Estado de São Paulo, ao Sr. Valentim Bouças.

All America Cables and Radio

THE INTERNATIONAL SYSTEM

RIO DE JANEIRO
AVENIDA RIO BRANCO, 99/101
TEL. 23-1700 (8 LINHAS)

SANTOS
RUA 15 DE NOVEMBRO N. 141
TELS. 2362 - 2861 - 2852

SÃO PAULO
RUA DA QUITANDA, 199
TEL. 3-3116

WARREN LEE PIERSON
PRESIDENTE

Mackay Radio — ALL AMERICA CABLES AND RADIO — Commercial Cables

NO. Documento II
HORA
M M
NO. DE PALAVRAS TAXA

Em tráfego mútuo com a WESTERN UNION para pontos nos Estados Unidos além das estações da All America Cables and Radio, Inc

Indiquem com "X" A CATEGORIA QUE DESEJA. As mensagens não classificadas pelo expedidor serão tacluidas na tarifa ordinaria

ORDINARIO A TARIFA INTEGRAL		ORDINARIO EM CODIGO (C. O. E.)		URGENTE		URGENTE EM CODIGO (C. O. E.)		PREFERIDO I. C.		CARTA TELEGRAMA NOTURNA (N. L. T.)	X

QUEIRA TRANSMITIR O SEGUINTE TELEGRAMA DE ACORDO COM AS CONDIÇÕES IMPRESSAS NO VERSO, ÀS QUAIS ME SUJEITO

Valentim Bouças
Ave Graça Aranha 182 Rio
Proximo dia primeiro Junho vencerão titulos
Sorocabana Export Bank valor 798.000 dollars
ponto Favor informar urgente si precisaremos
pagalos apesar vosso accordo adiamento esquema
pagamento

Caio Dias Baptista
Secretario Viação Obras Publicas

ASSINATURA DO EXPEDIDOR ..... ENDEREÇO Rua Libero 115 - 3º

um ano dos vencimentos referentes ao compromisso assumido em 24 de maio de 1945 pelo Govêrno do Estado.

VII — Em maio próximo passado recebemos de Nova York um telegrama do Sr. VALENTIM BOUÇAS, informando que a alteração do esquema do pagamento estava aprovado pelas entidades americanas, mas que deveríamos aguardar sua chegada ao Brasil, para obtenção do necessário assentimento do Banco do Brasil.

Logo que o Sr. VALENTIM BOUÇAS regressou ao Brasil, enviamos-lhe o seguinte telegrama (documento III, anexo), na noite de 28 de maio próximo passado:

"Valentim Bouças.
Av. Graça Aranha, 182 — RIO.
Próximo dia primeiro junho vencerão títulos Sorocabana Export Bank valor 798.000 dólares PT *Favor informar urgente se precisaremos pagá-los apesar vosso acêrto adiamento esquema pagamento.*
CAIO DIAS BAPTISTA
Secrtário da Viação Obras Públicas."

No dia seguinte (29 de maio) recebemos do Sr. VALENTIM BOUÇAS o seguinte telegrama (documento IV, anexo) em resposta:

"CAIO DIAS BAPTISTA
Secretário Viação e Obras Públicas S. Paulo.
Referência seu telegrama de hoje confirmo meu último telegrama de Nova York informando que em virtude demora acêrto situação perante Banco Brasil *torna-se necessário resgate vencimento de primeiro de junho o que não prejudicará entretanto os entendimentos fixados para os próximos vencimentos* PT Pessoalmente terei prazer de dar detalhes complementares PT Saudações cordiais
VALENTIM BOUÇAS."

Para se informar pessoalmente de detalhes complementares referidos pelo Sr. VALENTIM BOUÇAS em seu telegrama, seguiu para o Rio de Janeiro, no dia 31 de maio próximo passado o Dr. ARMANDO CIAMPOLINI, Diretor da Estrada de Ferro Sorocabana, a quem o Sr. BOUÇAS expôs dificuldades inesperadas que estava encontrando junto ao Banco do Brasil para efetivação do novo

All America Cables and Radio
THE INTERNATIONAL SYSTEM

RIO DE JANEIRO
Avenida Rio Branco, 99/101
Tel. 23-1700 (6 Linhas)
SANTOS
Rua 15 de Novembro N.º 141
Tels. 5508 - 5581 - 6858
SÃO PAULO
Matriz: Rua da Quitanda, 100
Tel. 3-3116 (3 linhas)
Succursal: Av. Ipiranga, 770
Tel. 6-4855

Mackay Radio — Commercial Cables

1948 MAY 29 AM 11 3/

Em tráfego mútuo com a WESTERN UNION para pontos nos Estados Unidos além das estações da All America Cables and Radio, Inc.

O SEGUINTE TELEGRAMA FOI RECEBIDO "VIA ALL AMERICA"

CS RIPL 57 RIO 61 29 11.17

Documento IV

CAIO DIAS BAPTISTA

SECRETARIO VIACAO OBRAS PUBLICAS S.PAULO

REFERENCIA SEU TELEGRAMA DE HOJE CONFIRMO MEU ULTIMO TELEGRAMA DE NEW YORK INFORMANDO QUE EM VIRTUDE DEMORA ACERTO SITUACAO PERANTE BANCOBRASIL TORNASE NECESSARIO RESGATE VENCIMENTO DE PRIMEIRO DE JUNHO O QUE NAO PREJUDICARAH ENTRETANTO OS ENTENDIMENTOS FIXADOS PARA OS PROXIMOS VENCIMENTOS PT

All America Cables and Radio, Inc.
THE INTERNATIONAL SYSTEM

RIO DE JANEIRO
Avenida Rio Branco, 99/101
Fone 23-1700
SANTOS
Rua 15 de Novembro, 141
Fones 5508-5581-6855
SÃO PAULO
Matriz: Rua da Quitanda, 100
Fone 3-3116
Succursal: Av. Ipiranga, 770
Fone 6-4855

Mackay Radio — Commercial Cables

DATA E HORA
MIW/29/5/48

Em tráfego mútuo com a WESTERN UNION para pontos nos Estados Unidos além das estações da All America Cables and Radio, Inc.

DA
TELEGRAMA DE SERVIÇO
De RIODEJANEIRO Para CAIO DIAS BAPTISTA
RIPL57/29TH SECRETARIO VIACAO OBRAS PUBLICAS
EM "OSSO RIPL57 DE HOJE QUEIRA LER DEPOIS DAS PALAVRAS VENCIMENTOS PT "O FINAL DO TEXTO VG O QUE SEGUE " PESSOALMENTE TEREI PRAZER DE DAR DETALHES COMPLEMENTARES SAUDACOES CORDIAIS " E ASSINATURA " VALENTIM BOUCAS ".

Resposta do Sr. Valentim Bouças ao Sr. Caio Dias Baptista.

esquema de pagamento, para o qual já havia conseguido a necessária aprovação das entidades norte-americanas.

VIII — À vista da opinião do Sr. VALENTIM BOUÇAS, de resgatar as promissórias de 1.º de junho, o que não prejudicará os entendimentos *fixados* para os próximos vencimentos, efetuamos o pagamento dêsses títulos no próprio dia do vencimento (primeiro de junho de 1948), ao abrir-se a Agência do Banco do Brasil em São Paulo.

A comprovação dêsse pagamento, na importância de Cr$ 14.947.443,00, feita pelo recibo de que junto fotocópia (documento V, anexo), vem completar nossa demonstração de que a afirmativa do Senhor Ministro CORREIA E CASTRO, transcrita no item (m) desta, de que o "Govêrno Federal socorreu o Govêrno do Estado por duas vêzes, no pagamento dos compromissos em aprêço, e acaba de socorrê-lo na segunda prestação", é inexata e tendenciosa, pois pretende dar a entender que o Govêrno do Estado foi relapso e está em estado de insolvência.

Entretanto, vimos que o Govêrno do Estado pagou as promissórias de 1.º de junho no próprio dia do vencimento, apesar do telegrama do Sr. VALENTIM BOUÇAS não ter dito que tal pagamento era inadiável ou indispensável, pois opinava que o resgate dêsse vencimento não *prejudicaria*

os entendimentos fixados para os próximos vencimentos.

Quanto à primeira prestação, o Govêrno Federal pagou-a, de fato, antes do Govêrno do Estado, mas, como já vimos, não precisaria tê-lo feito, se em vez de pagá-la houvesse simplesmente cientificado o Govêrno do Estado do teor do memorando de 11 de dezembro do Export-Import Bank.

IX — Nos itens (a) e (b), desta, reproduzi as afirmativas do Senhor CORREIA E CASTRO de que recebera do Sr. VALENTIM BOUÇAS a primeira notícia sôbre o pedido de adiamento em 22 de abril, e a segunda em 26 do mesmo mês.

Tais notícias davam-lhe a entender que o pedido de adiamento era considerado como uma moratória, com classificação de "bankrupcy" portanto inconveniente ao crédito do Brasil.

Estranhamos que o Senhor Ministro da Fazenda logo após ter recebido tais notícias, não as tenha transmitido ao Govêrno do Estado para que êste esclarecesse o assunto, o qual sempre fôra por nós considerado perfeitamente normal e dentro dos interêsses de São Paulo.

Estranhamos também aquela classificação pejorativa, pois o Govêrno do Estado pela carta JAR-EEC-5.842 — de 12 de maio próximo passado,(documento VI, anexo) dirigida pela Electrical Export Corporation à Estrada de Ferro Sorocabana em resposta à sua carta já mencionada, de 8 de abril, fôra informado pelo próprio credor de que "reconhecia com simpatia o problema tão claramente apresentado em sua carta e que estava preparado para colaborar em um razoável programa de refinanciamento, tal como pudesse ser arranjado de conformidade com os requisitos essenciais das várias partes interessadas".

As comunicações telegráficas já citadas, que havíamos recebido em maio próximo passado do Sr. VALENTIM BOUÇAS, demonstravam entretanto que a modificação do esquema do pagamento estava aprovado pelas entidades americanas, e aguardava apenas a ratificação do Banco do Brasil, ratificação essa que o próprio Sr. BOUÇAS procurou obter logo que regressou ao Brasil, em fins de maio passado.

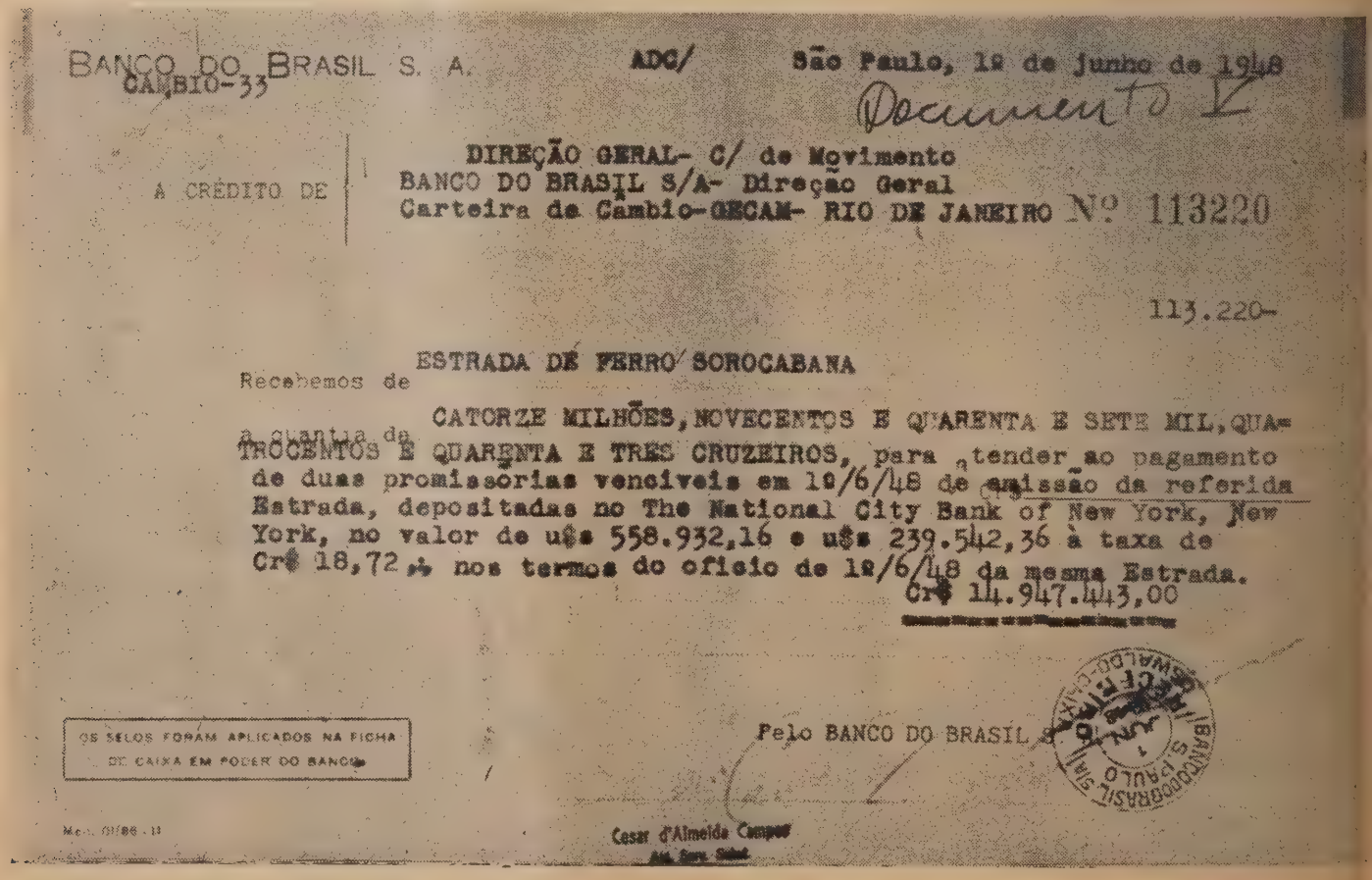
Se tivéssemos tido conhecimento de que o adiamento de prazos, por nós solicitado, tivera classificação pejorativa por parte dos meios norte-americanos, e era prejudicial ao crédito do Brasil, tê-lo-íamos retirado imediatamente. Aliás, estamos escrevendo à Electrical Export Corpration nesse sentido, manifestando também nossa estranheza sôbre tal apreciação de um assunto que sempre nos pareceu ser de técnica comercial corriqueira.

X — Sem procurar os necessários esclarecimentos junto ao Govêrno do Estado, o Sr. Ministro CORREIA E CASTRO, de acôrdo com suas afirmativas transmitidas nos itens (f) e (g) desta, comunicou ao Export-Import Bank que não aprovava o pedido de moratória, do qual não tivera conhecimento prévio, e que o Govêrno Federal pagaria as promissórias se o Govêrno do Estado deixasse de fazê-lo.

Como já esclarecemos, o Govêrno do Estado não informara previamente o Govêrno Federal sôbre o pedido de adiamento, por duas razões:

1.ª) porque se referia a compromissos assumidos diretamente com a Electrical Export Corporation, pelo Govêrno do Estado, sob sua

Recibo de 1.º de junho de 1948, de pagamento feito pela Sorocabana de mais quatorze milhões, equivalente a duas promissórias.



BANCO DO BRASIL S. A. ADC/ São Paulo, 1º de junho de 1948
CAMBIO-33
Documento V

A CRÉDITO DE DIREÇÃO GERAL- C/ de Movimento
BANCO DO BRASIL S/A- Direção Geral
Carteira de Cambio-GECAM- RIO DE JANEIRO Nº 113220

113.220-

Recebemos de ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

a quantia de CATORZE MILHÕES, NOVECENTOS E QUARENTA E SETE MIL, QUATROCENTOS E QUARENTA E TRES CRUZEIROS, para atender ao pagamento de duas promissorias vencíveis em 1º/6/48 de emissão da referida Estrada, depositadas no The National City Bank of New York, New York, no valor de u$s 558.932,16 e u$s 239.542,36 à taxa de Cr$ 18,72 ; nos termos do ofício de 1º/6/48 da mesma Estrada.

Cr$ 14.947.443,00

OS SELOS FORAM APLICADOS NA FICHA DE CAIXA EM PODER DO BANCO

Pelo BANCO DO BRASIL S/A

BANCO DO BRASIL S/A SÃO PAULO

Cesar d'Almeida Campos

São Paulo,
12 de Maio de 1948.

Ilmo. Snr.
Mario Cabral Junior
M.D. Diretor da
Estrada de Ferro Sorocabana
Alameda Cleveland, 43
C a p i t a l

JAR-EEC-5842

CONTRÁTO DE ELETRIFICAÇÃO
de 24 de Maio de 1945

Prezado Snr. Diretor:-

Em 8 do mês próximo passado V.S. houve por bem dirigir a esta Corporação a sua carta Ref. 156-1-28, assinada em conjunto com os Exmos. Srs. Secretarios de Estado para os Negocios de Viação e Obras Publicas e da Fazenda, consultando sôbre a possibilidade de ser concedida à Estrada de Ferro Sorocabana a prorrogação por um ano dos vencimentos das notas promissorias referentes aos pagamentos parcelados do nosso contrato de 24 de Maio de 1945 de materiais para a continuação da eletrificação das suas linhas.-

A referida carta de V.S. foi por nós remetida para a Matriz da Electrical Export Corporation em Nova York, de onde recebemos em data de 7 do corrente o seguinte cabograma que tomamos a liberdade de transcrever no seu original em ingles.-

"Reference customers letter 156 April eight suggest you inform director that we are sympathetic to problem so clearly presented his letter and that we are prepared collaborate in such reasonable program of refinancing as can be devised to conform to essential requirements various interested entities however rather than one year postponement proposed by director our own and EXIMPBANK opinion is more favorable to arrangements informally discussed here with Doctor Valentim Bouças details of which he has sent to Director and to Minister of Treasury in Rio de Janeiro but concerning which no reaction yet received here stop Under circumstances we suggest that measures be initiated whereby to consummate plan along lines recommended by Bouças which we understand already enjoy approval EXIMPBANK and would have advantage minimizing early

./.

Integra do ofício, assinado pelo Sr. Assis Ribeiro, representante da Electrical Export Corporation, à Estrada de Ferro Sorocabana sôbre a prorrogação dos vencimentos.

exclusiva responsabilidade e sem nenhum endôsso do Govêrno Federal;

2.ª) porque se tratava de assunto de rotina comercial, no qual o Govêrno do Estado procurava apenas defender os interêsses da sua Estrada de Ferro Sorocabana.

Estranhamos que o Senhor Ministro da Fazenda, à vista das informações que diz ter recebido em 22 e 26 de abril, tenha imediatamente informado ao Export-Import Bank que não aprovava a solicitação do Govêrno do Estado, sem ter tido a elementar precaução de procurar saber dêste as suas razões. Sua comunicação de que o Govêrno Federal pagaria se o Govêrno de São Paulo deixasse de fazê-lo, foi evidentemente tendenciosa e prejudicial a São Paulo, pois deu a entender um estado de insolvência, ou uma possibilidade de São Paulo faltar a seus compromissos externos.

A comunicação desaprovadora do Senhor Ministro ao Export-Import Bank, além de ter sido precipitada por não ter ouvido com antecedência justamente a parte interessada (Govêrno de São Paulo), deve ter causado confusão a êsse Banco e poderá chegar a prejudicar tão justos interêsses dêste Estado.

XI — A afirmativa do Senhor Ministro CORREIA E CASTRO, transcrita no item (h) desta, de que para os americanos o pedido de adiamento de prazo significa moratória, não é de se esperar que tenha partido de um Ministro da Fazenda do Brasil.

E' do conhecimento corrente em matéria financeira, que moratória significa adiamento de prazo, de caráter geral, e motivado por situação de insolvência do devedor. O caso em aprêço, além de não ser geral, e sim determinado o específico, não é, evidentemente, consequência de insolvência do devedor, que é o Estado de S. Paulo.

XII — As afirmativas do Sr. Ministro da Fazenda sôbre a situação econômica da Sorocabana, transcritas no item (j) desta, não são exatas, pois no exercício de 1947, ao invés do "deficit" citado de Cr$ 33.515.998,50, a Sorocabana apresentou um saldo posi-

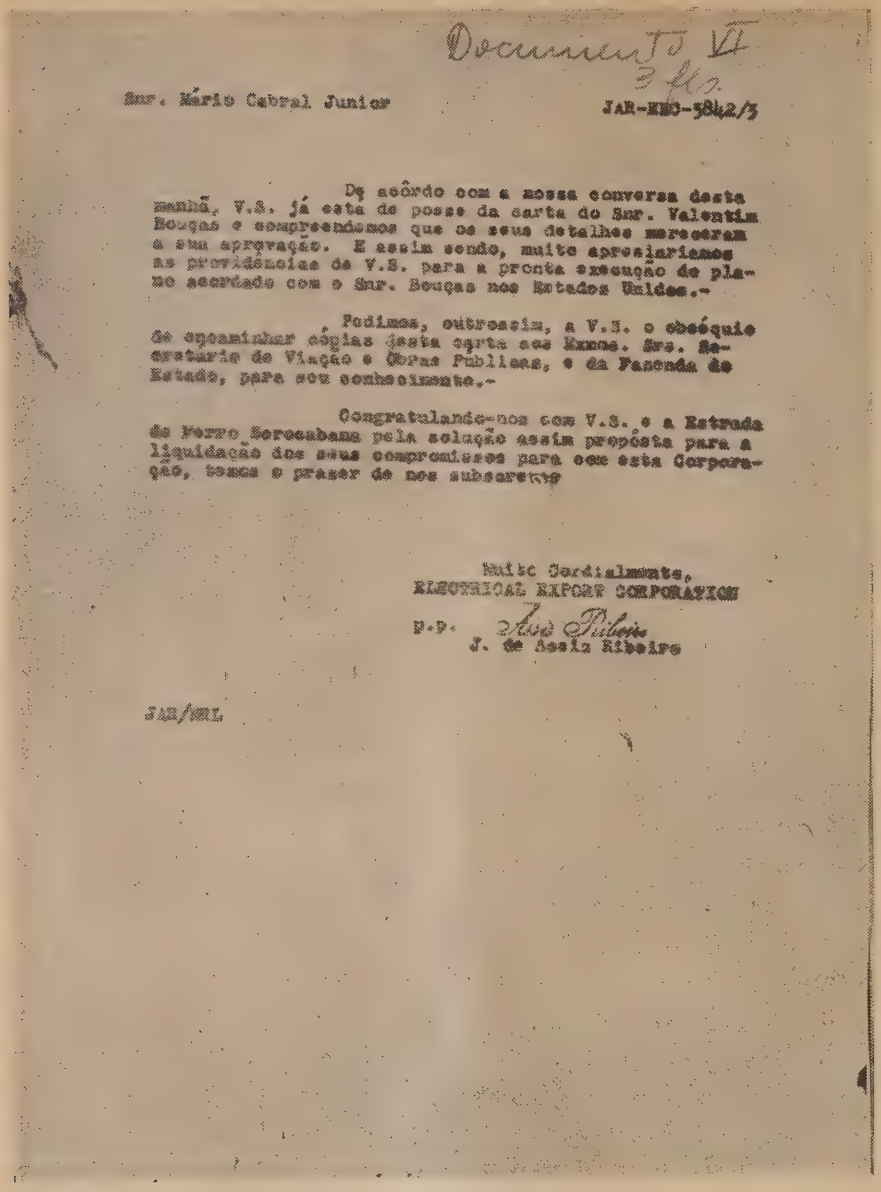
Documento N.º 2

Snr. Mário Cabral Junior JAR-EEC-5842/2

cruzeiro requirements on part of Sorocabana and of spreading exchange requirements over longer period stop Bouças has clear picture our position in matter and is thoroughly posted respects important aspects International finance involved therefore hope his collaboration may be available upon his arrival Rio May twentyfive to reconcile points of view all interested parties at your end as he has successfully done here".-

A tradução dessa mensagem é mais ou menos a seguinte:-

"Com referência à carta do cliente nº 156 de 8 de Abril, sugerimos que o diretor seja informado de que reconhecemos com simpatia o problema tão claramente apresentado em sua carta e que estamos preparados a colaborar em um razoável programa de refinanciamento tal como possa ser arranjado para se conformar com os requisitos essenciais das varias partes interessadas. No entanto de preferência à prorrogação de um ano proposta pelo diretor, a nossa propria e a opinião do Banco de Importação e Exportação é mais favorável à solução aqui discutida informalmente com o Doutor Valentim Bouças, cujos detalhes ele remeteu ao diretor e ao Ministro da Fazenda no Rio de Janeiro, mas a respeito da qual ainda não recebemos aqui qualquer observação. Nessas circunstâncias sugerimos que sejam tomadas medidas para a execução do plano seguindo o curso recomendado por Bouças que segundo estamos informados também tem a aprovação do Banco de Importação e Exportação e traria a vantagem de reduzir a um minimo as necessidades imediatas de cruzeiros da parte da Sorocabana e de permitir a cobertura cambial em um periodo mais longo. Bouças tem uma ideia perfeita da nossa posição neste assunto e está perfeitamente informado dos importantes aspectos de finança internacional envolvidos e portanto esperamos que a sua colaboração seja viável tão cedo se dê a sua chegada no Rio no dia 25 de Maio para reconciliar os pontos de vista de todos os interessados no



Documento VI
2 fls.

Snr. Mário Cabral Junior JAR-EXO-5842/3

De acôrdo com a nossa conversa desta manhã, V.S. já esta de posse da carta do Snr. Valentim Bouças e compreendemos que os seus detalhes mereceram a sua aprovação. E assim sendo, muito apreciariamos as providências de V.S. para a pronta execução do plano acordado com o Snr. Bouças nos Estados Unidos.-

Pudimos, outrossim, a V.S. o obséquio de examinar cópias desta carta aos Exmos. Srs. Secretário de Viação e Obras Publicas, e da Fazenda do Estado, para seu conhecimento.-

Congratulando-nos com V.S. e a Estrada de Ferro Sorocabana pela solução assim proposta para a liquidação dos seus compromissos para com esta Corporação, temos o prazer de nos subscrever-

Muito Cordialmente,
EXPORT-IMPORT BANK OF WASHINGTON
p.p. J. de Assis Ribeiro

JAR/MEL

Página final do importante documento.

tivo, um "superavit", de Cr$ ..... 4.302.491,60.

Se tivesse o Senhor CORREIA E CASTRO solicitado essa informação ao Govêrno do Estado, teria tido elementos para informar corretamente ao Export-Import Bank, quando da solicitação que diz ter recebido do Sr. VALENTIM BOUÇAS sôbre o resultado financeiro dessa Estrada no exercício de 1947.

A êste respeito somos forçados a prestar alguns esclarecimentos sôbre a situação financeira da Sorocabana e de outras grandes ferrovias do país.

No exercício de 1947, enquanto a Estrada de Ferro Sorocabana apresentou um saldo de Cr$ 4.302.491,60, as quatro grandes estradas de ferro de propriedade do Govêrno Federal: Central do Brasil, Rêde Mineira de Viação, Viação Férrea do Rio Grande do Sul e Viação Férrea Leste Brasileiro, apresentaram um "deficit" total superior a quatrocentos milhões de cruzeiros.

No exercício de 1946, enquanto a Sorocabana apresentou um saldo de Cr$ 23.868.670,60, as estradas de ferro de propriedade do Govêrno Federal, acima referidas, apresentaram um "deficit" total de Cr$ ..... 304.464.819,10.

Portanto, mesmo que fôsse exato o "deficit" de Cr$ 33.515.998,50 imputado à Sorocabana, tal situação ainda seria incomparavelmente melhor a qualquer das estradas de ferro federais acima mencionadas, que apresentaram "deficits" bem superiores à referida cifra.

Os esclarecimentos acima demonstram que não deveria convir ao Senhor Ministro da Fazenda apontar a situação financeira de uma estrada de ferro como índice da capacidade do govêrno que a dirige.

XIII — Apesar de sua boa situação econômica, a Sorocabana apresenta entretanto, no momento, uma situação financeira bastante difícil.

Neste ponto tem razão o Senhor CORREIA E CASTRO, e o Govêrno do Estado nunca fêz segrêdo disso.

Mas dando a entender que o Govêrno ADHEMAR DE BARROS é o responsável pela difícil situação financeira da Sorocabana, cometera o Senhor CORREIA E CASTRO, tendenciosamente, uma injustiça.

Com efeito, a quase totalidade dos compromissos atuais da Sorocabana (Cr$ 1.497.884.397,80) foi assumida pelas Interventorias FERNANDO COSTA e MACEDO SOARES, e em sua maior parte pela primeira, a saber:

5% pela Interventoria ADHEMAR DE BARROS.
67% pela Interventoria FERNANDO COSTA.
28% pela Interventoria MACEDO SOARES.

Os 5% assumidos pela Interventoria ADHEMAR DE BARROS, ou sejam Cr$ 73.920.878,00, referem-se ao restante dos compromissos criados com a eletrificação do tronco São Paulo-Santo Antônio, cuja economia em combustível tem superado a média anual de 25 milhões de cruzeiros nos três últimos anos.

Os compromissos assumidos durante a Interventoria passada, de Vossa Excelência, estão portanto cobertos pelas economias em combustível que decorreram dêsse notável empreendimento de Vossa Excelência, que foi a eletrificação do tronco São Paulo-Santo Antônio.

O mesmo não podemos, infelizmente, concluir dos compromissos assumidos pelos outros governos, e que Vossa Excelência recebeu num total superior a um bilhão de cruzeiros.

Confiamos, entretanto, que a notável potencialidade da Estrada de Ferro Sorocabana, demonstrada pelo aumento do movimento que tem se verificado durante os exercícios de 1947 e 1948, permitir-lhe-á consolidar sua situação financeira.

Reynolds & Co. Documento VII.

120 Broadway
New York 5, N.Y.

MEMBERS
NEW YORK STOCK EXCHANGE
NEW YORK CURB EXCHANGE
CHICAGO BOARD OF TRADE
COMMODITY EXCHANGE, Inc
PHILADELPHIA STOCK EXCHANGE
CHICAGO STOCK EXCHANGE
NEW YORK COTTON EXCHANGE

TELEPHONE RECTOR 2-6900

October 25, 1947

Shr. Caio Dias Baptista
Secretario da Viacao e Obras Publicans
Do Estado de Sao Paulo

Dear Shr. Dias Baptista:

This will acknowledge your cables of October 15th and October 20th, regarding the financing for the Sorocabana Railroad through the International Bank or the Export-Import Bank. In order to be able to report to you fully we conferred at length with officials of both banks including our personal friends Mr. Robert Garner, of the International Bank, and Dr. August Maffry, of the Export-Import Bank.

Shr. Caio Dias Baptista -2- October 25, 1947

Officials of the International Bank stated to us that projects of extrodinary merit, which are almost sure to be granted priority by the nation in any event, might be approved even before a general overall program for a nation such as Brazil was worked out and presented to the Bank. However, it is our impression that in most cases it is certainly preferable to directly integrate any individual projects into a broad overall plan.

Shr. Caio Dias Baptista -3- October 25, 1947

As to the possibility of credits from the Export-Import Bank, we believe that there is little chance of favorable action until the Rio Doce matter is settled. There is some chance that projects of extrodinary merit may be approved before settlement of the Rio Doce matter but these exceptions, if any, will probably not be extended to Governmental projects.

If the Rio Doce matter is settled in the near future the Export-Import Bank might very well be a prompter source of funds than the International Bank, because of the latter Bank's insistance on an overall program.

Texto em inglês dos principais períodos da correspondência enviada ao Sr. Caio Dias Baptista pela Reynolds & Co.

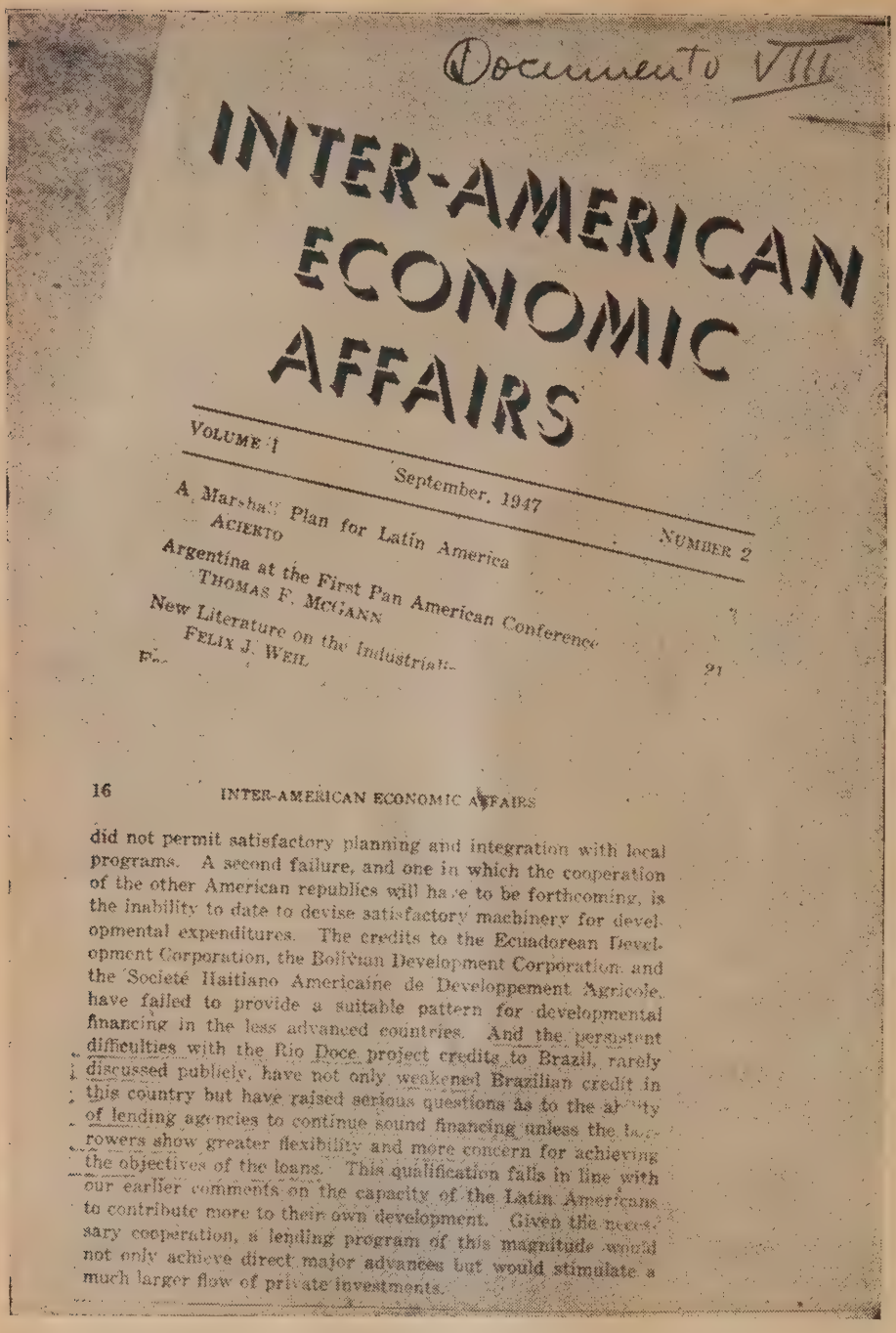
Para apressar a solução dos problemas financeiros da Sorocabana, urge que o Govêrno Federal aprove o reajustamento de suas tarifas, atualmente as mais baixas do país.

Estamos certos de que o Senhor Presidente da República, que acaba de aprovar o reajustamento de tarifas da Companhia Mogiana, não deixará de atender também a êste urgente imperativo da economia do Estado de São Paulo.

XIV — Afirmou o Senhor Ministro CORREIA E CASTRO em sua mensagem (ver item 1) que a cotação das apólices ferroviárias do Estado atingiu a 50% do seu valor nominal.

Essa cifra não é exata, pois a cotação mínima até hoje alcançada por essas apólices foi Cr$ 625,00, que corresponde a 62,5% do seu valor nominal.

Tendo em consideração que as apólices têm sido lançadas ao tipo 90, que foi autorizado pela lei que regula sua emissão, a cotação mínima que atingiu foi, de fato, de 70% do seu valor de emissão. *E' interessante notar-se que a cotação dêsse título, ao contrário do que se poderia esperar, aumentou de-*



Documento VIII

INTER-AMERICAN ECONOMIC AFFAIRS

VOLUME 1 — September, 1947 — NUMBER 2

A Marshall Plan for Latin America
ACIEKTO

Argentina at the First Pan American Conference
THOMAS F. MCGANN

New Literature on the Industrializ...
FELIX J. WEIL

16 INTER-AMERICAN ECONOMIC AFFAIRS

did not permit satisfactory planning and integration with local programs. A second failure, and one in which the cooperation of the other American republics will have to be forthcoming, is the inability to date to devise satisfactory machinery for developmental expenditures. The credits to the Ecuadorean Development Corporation, the Bolivian Development Corporation and the Societé Haitiano Americaine de Developpement Agricole, have failed to provide a suitable pattern for developmental financing in the less advanced countries. And the persistent difficulties with the Rio Doce project credits to Brazil, rarely discussed publicly, have not only weakened Brazilian credit in this country but have raised serious questions as to the ability of lending agencies to continue sound financing unless the borrowers show greater flexibility and more concern for achieving the objectives of the loans. This qualification falls in line with our earlier comments on the capacity of the Latin Americans to contribute more to their own development. Given the necessary cooperation, a lending program of this magnitude would not only achieve direct major advances but would stimulate a much larger flow of private investments.

Êste recorte do "Inter-American Economic Affairs", publicação oficial norte-americana, deixa claro o prejuízo causado ao crédito nacional pela Vale do Rio Doce.

pois de divulgada a exposição do Senhor CORREIA E CASTRO.

Essa reação, aparentemente contraditória, deve se atribuir aos prontos esclarecimentos preliminares prestados por Vossa Excelência, imediatamente após a divulgação da mencionada exposição.

XV — Cabe-nos retificar também a afirmativa do Senhor CORREIA E CASTRO, transcrita no item (m) desta, na qual assevera que as apólices ferroviárias dão uma renda anual de 24%.

Uma simples operação aritmética demonstra que o rendimento máximo das apólices ferroviárias até hoje conseguido, foi de onze por cento ao ano, para a cotação mínima (Cr$ 625,00), até hoje verificada.

A escassez de numerário, que hoje ocorre no Brasil parece ser a causa fundamental dêsse elevado rendimento das apólices. A atual restrição de crédito é tal, que é do conhecimento público o grande número de pessoas que se dispõem a pagar até 18% ao ano para levantar empréstimos sob hipoteca.

Entretanto, como sabe o Senhor CORREIA E CASTRO, não tem o Govêrno do Estado poderes para remover as causas de tão elevado rendimento do capital.

XVI — Teve a preocupação o Senhor CORREIA E CASTRO de salientar em seu relatório o zêlo que afirma ter pelo crédito do Brasil, especialmente junto ao Export-Import Bank.

Entretanto, já demonstramos cabalmente, em nossa exposição dirigida a Vossa Excelência em 12 do corrente, que o Export-Import Bank, desde princípios de 1947 tem se recusado a novas operações financeiras com o Brasil, deixando até de analisá-las previamente, exclusivamente por não ter o Brasil liquidado o negócio do Vale do Rio Doce.

Cabe-nos lembrar que o assunto do Vale do Rio Doce é da exclusiva alçada do Govêrno Federal, através do próprio Ministério da Fazenda.

Na nossa exposição de 12 de junho, relatamos minuciosamente a tentativa de empréstimo que fizemos nos Estados Unidos da América do Norte em junho de 1947, para dotar o Estado de São Paulo de recursos necessários ao desenvolvimento do seu programa rodoviário, hidroelétrico e aeronáutico.

À vista dos programas detalhados que submetemos ao Export-Import Bank, conseguimos ouvir dos seus técnicos que *"pela primeira vez recebiam de um Govêrno da América do Sul uma proposta baseada em programa bem estudado e moldada em bases comerciais"*.

Apesar disso, a direção do Export-Import Bank deixou-nos entender, delicadamente, que *"enquanto o Govêrno Brasileiro não resolvesse o caso do Vale do Rio Doce, nenhuma consideração ou simples apreciação preliminar poderia ser dada a qualquer solicitação vinda do Brasil"*.

Cabe-nos esclarecer que fizemos ciente o Senhor Ministro CORREIA E CASTRO dessa situação, através de um telegrama que lhe enviamos de Nova York, há um ano atrás.

Essa situação do Brasil, só desconhecida pelos brasileiros em geral, é do conhecimento até dos círculos financeiros privados norte-americanos, como o prova o seguinte trecho da

carta (documento VII, anexo) que recebemos em novembro de 1947 da Reynolds & Co., grandes operadores do New York Stock Exchange:

> "As to the possibility of credits from the Export-Import Bank, wo believe that there is little chance of favorable action until the Rio Doce matter is settled."

Confirma ainda plenamente nossa tese o seguinte trecho do artigo intitulado "Um Plano Marshall para a América Latina", da revista "Inter-Americana Economic Affairs", em seu volume I, número 2, de setembro de 1947 (documento VIII, anexo):

> *"And the persistent difficulties with Rio Doce project credits to Brazil, rarely discussed publicly, have not only weakened Brazilian credit in this country but have raised serious questions as to the ability of lending agencies to continue sound financing unless the borrowers show greater flexibility and more concern foz achieving the objectives of the loans."*

Foram essas as causas fundamentais do fracasso da tentativa de empréstimo para o Estado de São Paulo, que fizemos em junho de 1947 nos Estados Unidos da América do Norte.

Mas enquanto o Govêrno do Estado de São Paulo, que sempre soube dar o devido aprêço à sua situação de crédito, silenciou sôbre as causas dêsse insucesso, por serem menos abonadoras ou desfavoráveis ao Govêrno Federal, o Senhor Ministro da Fazenda vem a público pretendendo atribuir a São Paulo a responsabilidade pela perturbação do crédito do Brasil!

Magnífico aspecto da estação da Estrada de Ferro Sorocabana no Estado de São Paulo

XVII — A calamitosa situação financeira já analisada, com que o Govêrno de Vossa Excelência recebeu a Estrada de Ferro Sorocabana, tende a agravar-se no exercício de 1948, caso se confirme o "deficit" previsto de Cr$ 72.000.000,00, baseado nas atuais tarifas. Êsse "deficit" é uma consequência lógica do aumento das despesas das operações da Estrada, que se processaram de maneira mais rápida que a respectiva receita. Com efeito, de 1930 a 1947, enquanto o custo da operação por tonelada-quilômetro aumentou de 250%, devido à alta contínua dos materiais e salários, a receita média, por tonelada-quilômetro, elevou-se apenas de 150%, por falta do reajustamento correspondente das tarifas.

Apesar da impossibilidade material que tivemos em atender ao aumento geral de salários nas bases pleiteadas pela Associação dos Ferroviários da Sorocabana, fomos forçados, entretanto, a corrigir as mais flagrantes injustiças consequentes de alguns salários muito baixos e de certos desequilíbrios que no quadro ocorriam.

Com essas medidas, se por um lado

conseguimos evitar a greve geral dos ferroviários, por outro lado contribuímos para a elevação do "def cit" da Estrada à cifra prevista de Cr$ 72.000.000,00.

Além de um justo reajustamento de tarifas, que pleiteamos e que mais adiante analisaremos, tomou o govêrno de Vossa Excelência, com energia, as duas grandes providências básicas para melhorar a situação econômica da Estrada: incremento dos seus transportes e prosseguimento das obras de eletrificação.

Assim é que, recebida a Estrada com metade de seu parque rodante paralisada, graças a drásticas providências tomadas em poucos dias (menos de um mês) foram postos a circular todos os 3.000 vagões paralisados, dando escoamento às mercadorias que abarrotavam os armazéns.

Mas, não só foram normalizados rapidamente os transportes da Estrada, como dois meses após haver Vossa Excelência assumido o govêrno, batia a Sorocabana todos os "records" de movimento de sua história, "record" êsse que vem sendo continuamente excedido com o correr dos meses!

E tal incremento de transportes conseguiu Vossa Excelência com a mesma esplêndida equipe humana da Sorocabana, numa época em que outras estradas do país sofriam diminuição nos seus transportes!

Além de incrementar os seus transportes de maneira nunca dantes realizada, retornamos com energia às obras de eletrificação da Estrada, que haviam sido por Vossa Excelência iniciadas por ocasião da Interventoria, o que encontrou paralisadas na estação de Santo Antônio.

Lançando mão de material nacional devido à falta de material importado, levou Vossa Excelência, a eletrificação, em poucos meses, de Santo Antônio a Cerquilho e depois de Cerquilho a Laranjal Paulista, dando a São Paulo mais cinquenta quilômetros de linha eletrificada.

Além dessas providências básicas, solicitamos ao Senhor Ministro da Viação, em dezembro de 1947, com ampla e documentada justificativa, uma proposta de reajustamento de tarifas da Sorocabana, medida indispensável, urgente e justa, para melhoria de sua situação financeira. Essa proposta mereceu parecer favorável do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, aprovação unânime do Conselho de Tarifas e Transportes, e pronunciamento favorável da Sub-Comissão especializada da Comsisão Central de Preços, em sua reunião de 27 de fevereiro de 1948.

O reajustamento proposto visava apenas aumentar a receita para cobrir o "deficit" previsto para o corrente exercício, e proporcionar à Estrada os recursos necessários para fazer face aos compromissos com o Export-Import Bank e com o Govêrno da União.

Demonstramos, através de ampla documentação, que o reajustamento proposto não afetará o custo da vida, influenciando em menos de 1% (um por cento) no preço dos gêneros alimentícios.

Apesar de tôdas essas razões, e de se situarem as tarifas da Sorocabana entre as mais baixas vigorantes no país, a Comissão Central de Preços, por orientação da Presidência da República, negou aprovação ao reajustamento proposto.

E com grande surprêsa para nós, acaba o Senhor Presidente da República de aprovar o reajustamento de tarifas pleiteado pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, apesar de serem as tarifas desta importante ferrovia bem mais elevadas que as da Sorocabana!

Devidamente autorizado por Vossa Excelência, em 29 de abril próximo passado, reiteramos pessoalmente à Presidência da República que fôsse reconsiderada a negativa da aprovação ao reajustamento por nós proposto.

Apesar dos nossos esforços, e de ter o Diretor da Sorocabana reiterado o mesmo por diversas vêzes ao Senhor Ministro da Viação e ao próprio Senhor Presidente da República, ainda não conseguimos até hoje tal aprovação.

E estamos seguramente informados de que o Departamento Nacional de Estradas de Ferro acaba de sugerir ao Senhor Ministro da Viação, que se adote para a Sorocabana o mesmo critério adotado pelo Senhor Presidente da República para o caso da Mogiana.

Confiamos, entretanto, que o Senhor Presidente da República, pelo seu elevado critério, não deixará de aprovar uma medida justa, urgente e indispensável à melhoria da calamitosa situação financeira da Estrada de Ferro Sorocabana.

Havendo atendido aos justos reclamos da importante ferrovia particular que é a Companhia Mogiana, não deixará por certo o Sr. Presidente da República de atender também a êsses imperativos mais urgentes da economia do Estado de São Paulo.

E' o que São Paulo espera, confiante e ansiosamente, do elevado patriotismo do Senhor Presidente, General Eurico Gaspar Dutra.

XVIII — E' necessário recordar que a Estrada de Ferro Sorocabana, apesar de fisicamente contida dentro do território paulista, desempenha relevante papel nos transportes interestaduais do país. E' o elo de ligação dos sistemas ferroviários de Mato Grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, com São Paulo e com a Capital da República. E' também a articulação natural entre São Paulo e Minas, através da Mogiana.

As grandes inversões de capital que agravam momentaneamente a situação da Sorocabana, tornaram-na, entretanto, a estrada melhor aparelhda do país. Graças a êsse aparelhamento, e à sua importante posição no sistema ferroviário interestadual, tem a Sorocabana, justamente no govêrno de Vossa Excelência, levado suas locomotivas e vagões ao nórte do Paraná e à noroeste, num esplêndido exemplo de cooperação e fomento do comércio interno do Brasil.

* * *

Para terminar, esperamos ter demonstrado que o Govêrno de Vossa Excelência não concorreu, de maneira alguma, para a difícil situação financeira da Sorocabana.

O Govêrno de Vossa Excelência, ao contrário, confiante na potencialidade dessa estrada, não só normalizou, como incrementou, de maneira nunca dantes vista, os seus transportes, retomou as suas obras de eletrificação e solicitou o reajustamento de suas tarifas, tudo dentro do elevado programa de levantar as suas finanças.

Tenho a honra de apresentar a Vossa Excelência os protestos de meu profundo respeito.

CAIO DIAS BAPTISTA

Secretário de Estado

(Transcrito do "Jornal do Comércio" de 27 de junho de 1948).

O PLANO SALTE

(Continuação da pág. 65)

sempre dando preferência às organizações cooperativas.

O Plano prevê uma produção de 4.050.000 toneladas dentro de 5 anos, numa área de 3 milhões de hectares. Em 1946, note-se, a área cultivada foi de 87.129 ha. para uma produção de 431.567 toneladas. O que se espera obter em cinco anos é, por conseguinte, um resultado fenomenal e capaz de provocar sérias perturbações na economia nacional, sendo a área prevista superior de 500.000 ha. à ocupada pelo algodão naquele ano. O plano se refere a números de produção, por Estado, que fogem às estatísticas conhecidas, acusando, por exemplo, como média de 1942-46 para cada um dos Estados de São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul, números superiores a qual safra já registrada no Brasil! Para São Paulo, por exemplo, dá uma média, para o quinquênio, de 737.556 toneladas; pois bem, no decênio de 1937 a 1946 a maior safra nacional foi de 595.670, em 1945. ("Anuário Estatístico do Brasil"; 1947, página 100). Ou então o que se dá no plano como média, não o é, mas apenas a soma de cinco safras...

Os investimentos totais do sub-setor "batatas" montarão, no quinquênio, a Cr$ 54.000.000,00, compreendendo compra de sementes, postos de beneficio e distribuição.

e) Cacau

Já o sub-setor cacau custaria ao govêrno apenas Cr$ 53.700.000,00, verba que seria consumida na instalação de uma Estação de Quarentena em Itaparica e de postos fitossanitários em vários municípios da Bahia, do Espírito Santo e do Pará, a fim de evitar a introdução de pragas e doenças nos cacauais, combate às pragas e doenças locais; melhoramento e propagação dos cacaueiros selecionados; recuperação das atuais plantações; aperfeiçoamento e difusão dos processos de fermentação e secagem mais aperfeiçoados; desenvolvimento racional da cultura cacaueira; auxílio à implantação e desenvolvimento da cultura de produtos de alimentação nas regiões cacaueiras; reaparelhamento da Estação Experimental de Cacau, em Uruçuca, na Bahia, atualmente a cargo do Instituto, que é um órgão do Estado e reconstituição da Estação Experimental de Goitacazes, no Espírito Santo.

Não se procede a um estudo da produção nem do consumo, nem tão pouco cogita do futuro do produto em face das circunstâncias atuais do mercado internacional.

f) Café

Sorrateiramente o Plano SALTE tenta uma reabilitação da memória do D. N. C. para depois dizer que estando êste órgão em liquidação, e tendo sido uma autarquia criada para amparar a economia cafeeira e por ela exclusivamente custeada, pôde realizar apreciáveis saldos em dinheiro, que deverão constituir o Fundo do Café, do Banco Rural, o que permitirá amparar a lavoura sem qualquer sacrifício para o erário.

Depois vêm as medidas: Extinção da Divisão de Economia Cafeeira, criada no Ministério da Fazenda, "visto se tratar de órgão que não chegou a ter, até a presente data, qualquer ação executiva e cujas atribuições inexpressivas, fixadas em decreto-lei, não atendem à situação cafeeira do país;

b) criação do Instituto Nacional do Café, órgão permanente, com personalidade própria, de natureza autárquica, dotado de autonomia administrativa e financeira, a ser custeado com os recursos seguintes: cota do Govêrno Federal, que inicialmente fornecerá os recursos necessários para instalação e manutenção integral do órgão durante o seu primeiro ano de trabalho (Cr$ 50.000.000,00) e nos anos subsequentes, uma cota de Cr$ 20.000.000,00; com recursos provenientes dos lucros auferidos pelo Fundo de Café do Banco Rural; e, *se fôr necessário,* com recursos advindos de taxa módica que incidirá sôbre café exportado ou negociado. Além disto, todo o patrimônio do D. N. C. em liquidação, constante de móveis, semoventes, etc., seria transferido integralmente ao novo órgão, com exclusão dos imóveis que passarão ao Fundo do Café, embora entregues ao Instituto para seu uso. Ao Instituto caberia a orientação da política cafeeira nacional. c) Destaque imediato do projeto da reforma bancária da parte relativa ao Banco Rural constituindo-se, desde logo, êsse Banco com os recursos que integram a Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil. A importância total do Fundo do Café, proveniente da liquidação do D. N. C., seria rateada entre os cafeicultores sob a forma de ações, proporcionalmente ao número de cafeeiros em produção, ficando tais títulos vinculados à propriedade, acompanhando-a em tôdas as suas transmissões, "providência essa inteiramente indispensável para evitar a sua absorção pelos trustes financeiros nacionais e internacionais".

O sub-setor do café implicaria num investimento de Cr$ 130.000.000,00 em cinco anos, importância esta integralmente consumida pela instalação e subvenção do govêrno ao Instituto. E, depois do Plano, quem pagaria a subvenção?

g) Chá

Não foge o chá à política monopolista do Estado. Assim é que, num capítulo específico se cogita da criação de um entreposto em Registro, São Paulo, destinado a receber tanto chá bruto como beneficiado, realizar o beneficiamento, amostragem, classificação e embalagem definitiva; funcionará também como Armazém Geral, com

a faculdade de emitir "warrants". Não sendo possível — diz o plano — tornar compulsória a passagem de tôda a produção local pelo Entreposto, contar-se-ia com a obtenção de financiamento em bases favoráveis, como atrativo para os produtores pouco aparelhados técnica e financeiramente. O Estado se reservará o direito de emitir certificados de classificação somente sôbre o produto que passar pelo Entreposto, ou que fôr produzido em instalações que satisfaçam condições técnicas mínimas estabelecidas em regulamento. Haveria um outro Entreposto em Ouro Prêto. Ambos seriam construídos e instalados pelo govêrno e entregues às Associações Cooperativas de produtores, sob arrendamento. O investimento seria de Cr$ 3.000.000,00. Há referência a recursos orçamentários que deverão ser concedidos para a Estação Experimental de Botucatu; não se compreende por que tais recursos não foram definidos no próprio Plano SALTE.

h) Feijão

Quanto ao feijão, o plano prevê a instalação de estações experimentais regionais para estudo e aperfeiçoamento genético. Investimentos totais no quinquênio: Cr$ 25.000.00,00.

i) Fumo

Referindo-se ao fumo, diz o plano que a matéria, de início, ante a escassez de maiores elementos informativos, impossível de colhêr na carência de tempo, restringiu-se simplesmente a providências de emergência que deverão cifrar-se *à* uma organização mista que, instalada na Bahia, em caráter estatal, embora sem prejuízo da livre concorrência, tivesse como primeira finalidade a aquisição da matéria prima e sua subsequente industrialização. Duas coisas a observar: 1.ª — já existe na Bahia um Instituto do Fumo; 2. — o comércio e a industrialização do fumo, na Bahia, passariam a constituir um outro monopólio.

Partindo daí, considerando o plano que no Rio Grande do Sul, em São Paulo, Minas e Santa Catarina as coisas correm em estado de *quase normalidade*, mas na Bahia a história é diferente: "na Bahia, onde se encontra a maior zona produtora, é justamente onde sua situação agrícola-industrial está a exigir a intervenção decidida dos poderes públicos". Não se faz por menos. Alega mais que é uma anomalia a Bahia somente produzir fumo para charutos, quando a tendência do mercado é de fumos para cigarros. Não compreenderam, os técnicos de planejamento do DASP, que a crise fumageira da Bahia não é por causa do fumo para charuto, porém do declínio de qualidade, do alto custo da produção e das próprias dificuldades de recursos em que se encontra a indústria de charutos, com suas fábricas fechando até mesmo por falta de matéria prima em condições. Diz o Plano que a Bahia produz de 35 a 40 por cento do total brasileiro, o que não confere com as estatísticas: em 1946, Brasil, 118.557 tons.; Bahia, 42.182 tons., ou sejam 28,10 por cento.

Depois destas considerações, o SALTE deixa o caso do Instituto do Fumo nas mãos do Plano de Ação Econômica para o Estado da Bahia e abandona ou não se refere mais ao comércio e industrialização, preferindo a isto a instalação de armazéns para guarda e defesa do fumo armazenado para exportação e indica uma verba de Cr$ 30.000.000,00 para auxílio à Estação Experimental de Cruz das Almas, aparelhamento dos serviços de fumo amarelo, motomecanização, serviços de colonização.

j) Forragens

Tendo em vista as exigências do rebanho nacional, o Plano SALTE contemplou as forragens com um subsetor no setor de alimentos, estabelecendo um programa de forrageamento nacional:

1 — Criação de um órgão destinado a atender aos trabalhos relacionados com a produção de forragens ou reconstituição do antigo Serviço de Agrostologia do Ministério da Agricultura;

2 — Medidas simultâneas tendentes a permitir maior desenvolvimento dos serviços estaduais existentes, subvencionando-os e dando-lhes possibilidades de prestação de maior soma de benefícios (não diz quais serão estas medidas);

3 — Produção de sementes selecionadas, mediante campos de cooperação ou culturas fiscalizadas e sua distribuição em larga escala, pelos poderes públicos, aliás, atribuição também das estações experimentais existentes;

4 — Financiamento, a longo prazo e juros baixos, para construção de silos e galpões destinados ao armazenamento de forragens;

5 — Financiamento e auxílio às associações de criadores, para aquisição de conjuntos mecânicos destinados ao cultivo e ao preparo de forragens.

Recursos para a execução do plano: Cr$ 30.000.000,00.

k) Mandioca

Diz o Plano: "Esta raiz, tão importante entre nós, tem a sua cultura disseminada de norte a sul do país, encontrando-se em todos os Estados essa fonte de riqueza da nossa economia." E prova tão sisuda afirmação com números relativos a 1944. E' de admirar a idade e o mau emprêgo dos números de produção do Plano SALTE; raros são os itens onde se procede a um estudo sério da produção; o mais comum é a referência a um ano só, quase sempre 1944, quando já existem números da produção agrícola pelo menos até 1946, isto para não nos referirmos aos de 1947, dados ainda, na sua maioria, sob reserva.

Reporta-se ao fomento da cultura e industrialização da mandioca sob a influência do seu emprêgo na mistura com o trigo e prevê um crédito de Cr$ 15.000.000,00 para a instalação de estações experimentais regionais, estudos e aperfeiçoamenos genéticos.

l) Milho

Situando-se o Brasil entre os maiores produtores de milho do mundo, é natural que se revista de uma certa importância o espaço dedicado ao produto pelo Plano SALTE; aí, as dotações totais vão a Cr$ 190.000.000,00, destinadas à produção de sementes, incluindo experimentação e para postos de beneficiamento, expurgo e distribuição de sementes. Além disto, há os problemas de mecanização, armazenamento e transporte, que tanto aqui como em outros sub-setores, foram diferidos para um capítulo especializado. Tratando da industrialização, recomenda-se ao govêrno a concessão de facilidades e favores especiais às indústrias particulares.

Esperam os técnicos que com a aplicação do plano seja possível obter um produto padronizado de alta qualidade e a preços remuneradores. Não se faz referência ao milho híbrido, o qual

em sendo objeto de esforços da organização de fomento econômico dirigida pelo Sr. Nelson Rockfeller.

m) Mate

Cuidando do mate, o Plano SALTE credita que o cooperativismo é a órmula ideal para resolver os problemas dos pequenos produtores. "Qualquer tentativa que desvirtuar essa solução servirá apenas para proteger rupos que há várias gerações exploram o homem que trabalha nos ervais que tiram dessa atividade os meios ásicos para todos os outros labores o campo." Recomenda, neste particular, o respeito absoluto à autonomia das cooperativas, dizendo que órãos estranhos ao cooperativismo procuram intervir na economia interna as cooperativas ervateiras. Reportando-se ao Instituto Nacional do Mate, que já exerce relativo contrôle no omércio interno e externo do produto. impondo alguma disciplina à sua irculação", diz que deve tornar suas tividades mais eficientes e práticas e ecomenda a reforma do seu regimento no que respeita à constituição da unta Deliberativa.

Recomenda, depois, o empréstimo e Cr$ 10.000.000,00 às Federações e Cooperativas para a construção de 0 armazéns reguladores da produção. Outro empréstimo, de Cr$ ..... 5.000.000,00, às mesmas Federações, para o financiamento do mate armazenado naqueles armazéns regula- Outro empréstimo, de Cr$ ..... 0.000.000,00 às mesmas Federações, para o seu aparelhamento industrial. E, num item final: Garantia do atrimônio das organizações cooperativistas ervateiras, dizendo que é imrescindível que o Instituto Nacional o Mate esclareça, de maneira positiva, que a taxa a que se refere o decreto-lei n. 6.635, de 27-6-1944, sempre foi deduzida do preço fixado para o produtor, ou seja, que o I. N. M., o fixar o preço para o produtor, diminua do mesmo o valor correspondente àquela taxa, desde a sua criação. Pode ser que o negócio seja difícil de compreender, mas está assim mesmo, lá no Plano.

Finalmente, deverá ser criada uma estação experimental e, para isto, é atribuída uma verba de Cr$ ..... .5.000.000,00, para o quinquênio, ficando subordinada à Confederação das Cooperativas de Mate. Os recursos para os empréstimos apontados, num total de Cr$ 105.000.000,00, deverão sair da Caixa de Crédito Cooperativo ou quaisquer outros estabelecimentos de crédito. Por que não sair do próprio Instituto?

n) Horticultura e Fruticultura

Aqui poderíamos subdividir o subsetor em vários sub-específicos. Um dêles, por exemplo, cuida da laranja e prevê a produção, em cinco anos, de 10 milhões de enxertos de laranjeiras das variedades exportáveis e para isto estipula despesa no valor de Cr$ 15.000.000,00. Manda criar 5 estações especializadas de pomicultura, com dotação orçamentária inicial de Cr$ 2.500.000,00 anual para cada, ou sejam Cr$ 12.500.000,00 por ano, ou Cr$ 72.500.000,00 para o quinquênio. Montagem de duas instalações para a industrialização do caldo de laranja: Cr$ 30.000.000,00; instalação de um conjunto para a extração da amêndoa do caju, do óleo da castanha e do preparo da matéria plástica do resíduo: Cr$ 15.000.000,00. Facilidade à abertura de crédito, dispensa de impostos, de taxas, para importação de fôlha de Flandres, em 50 por cento por dez anos, a emprêsas industriais que se instalarem em zonas de produção hortícula, principalmente onde houver energia hidroelétrica, com o objetivo da industrialização de produtos hortícolas, seja pelo enlatamento, seja pela desidratação. E mais: instalação e manutenção, durante cinco anos, de 3 equipamentos industriais para a desidratação de produtos hortícolas: Cr$ 30.000.000,00.

Além disto, há outras medidas, chamadas indiretas, de incremento à produção, tais como a constituição de hortos e viveiros frutíferos municipais prêmios aos viveiristas de plantas frutíferas e um capítulo especial sôbre incentivo ao ensino da horticultura.

O total dos investimentos, no subsetor hortícola-frutícola, será de Cr$ 147.166.000,00. E' de notar que se tenha pôsto em maior destaque apenas a laranja.

o) Silvicultura

Aqui acharam os técnicos que era melhor não tomar conhecimento do Instituto Nacional do Pinho, e construíram todo o plano sem uma única referência quanto mais sem estabelecer conexão com os serviços daquela autarquia. Os dispêndios com a silvicultura, no Plano, estão orçados em Cr$ 456.170.000,00. Dentre as medidas sugeridas, temos: criação de conselhos florestais em cada Estado e de um Conselho Florestal Federal. Subvenção, a todos os Estados, para criação de serviços florestais ou ampliação dos já existentes. Subvenção aos viveiros florestais municipais. Instalação de novos hortos. Criação de sete unidades de florestas nacionais. Prêmios às plantações florestais, não obrigadas por dispositivo de lei. Conclusão da instalação dos três parques nacionais já criados. Prêmios aos viveiristas. Prêmio de viagem ao estrangeiro aos engenheiros agrônomos, professôres de silvicultura e agrônomos silvicultores. Criação de uma Escola de Silvicultura. Subvenção ao ensino da silvicultura.

Além destas medidas há uma série de outras recomendações sôbre a indústria madeireira.

p) Óleos, Cêras e Resinas

Êste capítulo tem seu relêvo aumentado pela significação dos três grupos de matérias primas, sobretudo em face da situação que vai sendo criada para algumas delas, no mercado internacional, pela falta de um critério racional em sua exploração, benefício e exportação. E', por conseguinte, de tôda justiça, o destaque dado ao Instituto de Óleos, dotando-o de recursos que permitam integrá-lo na indústria do país, inclusive pela formação dos profissionais necessários à mesma e às instituições de ensino e pesquisas especializadas. Além disto, cogita-se da intalação de estações experimentais de tecnologia industrial de óleos e cêras, tintas e vernizes. Para êste fim foi prevista uma verba de Cr$ ..... 10.000.000,00, a ser aplicada no quinquênio.

Tendo em vista encontrar, a indústria de óleos, matéria prima em tôdas as regiões do país, o plano destina recursos para aquisição e instalação de 200 equipamentos (Cr$ ..... 100.000.000,00) que serão revendidas para reembôlso em parzo razoável. Para construção e equipamento de armazéns destinados à estocagem de matérias primas, foi destinada a verba de Cr$ 90.000.000,00. Para a insta-

lação de usinas de beneficiamento de matérias primas, estima-se Cr$ ..... 20.000.000,00. Completando esta fase foram estudados e previstos os postos de expurgo, avaliados em Cr$ 15.000.000,00.

Além destas dotações, há mais uma de Cr$ 120.000.000,00 a ser distribuída em auxílio para a instalação de novas fábricas e ampliação de algumas já existentes. Para aquisição de lanchas, para revenda, Cr$ ..... 10.000.000,00. Para diversos estudos, Cr$ 5.000.000,00. O custo total dêste sub-setor será Cr$ ..... 395.000.000,00.

q) Trigo

Estudando a questão do trigo o Plano SALTE prevê que no período de cinco anos a produção na zona compreendida pelos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná (com exclusão da região Norte dêste último) se eleva a quinhentas mil toneladas, o que representa um acréscimo anual de 100.000 toneladas e o menosprêzo completo de tôda a produção já existente. Aqui, como no caso do algodão, não se tomou conhecimento do plano elaborado e em execução pelos serviços do Ministério da Agricultura. A produção na segunda zona, no mesmo período, deverá se elevar a 400.000 toneladas. Partindo dêstes números os técnicos concluem que ao se completar o ciclo do Plano, tenhamos uma safra de 900.000 toneladas de trigo. Na terceira província tritícola, espera-se, ao cabo de cinco anos, 100.000 toneladas. E perfaríamos assim, em 1953, uma safra de um milhão de toneladas de trigo em grão! Tomando por base o cálculo de rendimento médio de 700 quilos por hectare (verificado em 1947 no Rio Grande do Sul), deveremos atingir, em 1953, uma área cultivada de aproximadamente 1.500.000. Não sei se os técnicos de planejamento pensaram nisto e no que semelhante área representa em necessidades de mão de obra, equipamento mecânico, silos, usinas de benefício, transportes e tudo o mais Será magnífico que se consiga realizar aquela previsão, não resta a menor dúvida, mas para que tenhamos trigo, não vamos ficar sem o resto.

Há, nas entrelinhas dêste capítulo do trigo, uma espécie de rezinga com os homens que estão realizando o plano que o SALTE desconhece. Neste particular se procura definir de maneira curiosa a produção comerciável de 1947 como tendo sido de 120 mil toneladas, porque para os técnicos do DASP o que se consome na região produtora não é produção comerciável...

A execução dos itens referentes ao trigo importará num dispêndio de Cr$ 1.918.000.000,00. Num dos parágrafos há um detalhe já prejudicado: "Conforme consta das medidas de emergência que deverão ser iniciadas ainda no corrente ano financeiro, é imprescindível que a dotação prevista de Cr$ 75.000.000,00 seja mobilizada até o mês de junho (que já passou) com os recursos necessários à aquisição das sementes que deverão formar os trigais de 1949." Como se verifica, assim, foram imprevidentes os técnicos.

Uma lacuna nesta parte do trigo: não um estudo relativo à mecanização conquanto se saiba que a maior eficiência econômica de sua cultura está precisamente no emprêgo maciço da máquina.

r) Vitivinicultura

O capítulo dedicado à vitivinicultura, além de fazer um histórico do processo econômico e de custos de produção, limita-se apenas a proceder recomendações. Não prevê despesas e não encerra nenhum característico de plano visando aumento ou melhoria de produção.

Saneamento e Recuperação

Dois capítulos do Setor Alimentos cuidam da Baixada Fluminense e do Vale do Paraíba. O primeiro, traça um histórico da Baixada Fluminense, apontando os erros do passado e mostrando os lucros que estão auferindo o sproprietários de terra, com a valorização proveniente do saneamento. Entre 1942 e 1948 o govêrno federal investiu, ali, a soma de Cr$ ..... 573.917.573,00, abarcando o programa previsto, dentro de poucos anos, uma área de 17 mil quilômetros quadrados, a uma cota máxima de 35 metros. E pergunta-se: Qual a contribuição espontânea prestada pelos atuais detentores de terras da Baixada à grandiosa obra de saneamento que está atingindo já a sua fase final? Nenhuma outra senão aquela de permitir, em suas glebas, algumas vêzes com relutância a ação dos engenheiros e dos operários encarregados dos trabalhos oficiais. "Todavia — diz o plano — a colheita dos resultados da valorização prelibada já está sendo efetuada."

Condena o SALTE a divisão da terra em pequenos lotes, concluindo por julgar que a função de produzir os principais gêneros agrícolas de consumo nacional, é ruinosa ao pequeno produtor, mesmo nas condições normais de valores de terras vigorantes nos meios agrícolas do interior do país; que o preço hoje atribuído às terras da Baixada e desde que aceito pelo pequeno lavrador, como comprador, tornaria mais precária a sua situação, anulando as possíveis vantagens propiciadas pelo grande mercado consumidor próximo; que o pequeno ou o grande lavrador jamais comprará terras para a produção agrícola nas bases dos preços pedidos pelos da Baixada, pois possuem êles equilibrado censo de julgamento do valor da terra; que as populações urbanas do Rio e de Niterói não poderão absorver as extensas áreas da Baixada; que as obras de saneamento, para produzirem resultado, exigem que tôda a Baixada seja ocupada pela agricultura; que os preços hoje solicitados pelas suas terras impedem essa ocupação.

Não julgando possível nem o aproveitamento das terras pelos seus atuais detentores nem a redução dos preços de venda dos terrenos, sugere-se a criação de uma taxa a incidir sôbre as áreas beneficiadas ao juro de 6 por cento e amortização a prazos variáveis de 10 a 20 anos pela tabela Price ou então a desapropriação pelo Govêrno.

Assim raciocinando, o Plano recomenda a incorporação do atual Departamento de Obras de Saneamento do Departamento Nacional de Conservação e Recuperação do Solo e a criação da taxa especial para o pagamento de serviços prestados. Considerando o investimento de Cr$ ..... 573.917.572,00, a arrecadação da taxa renderia anualmente Cr$ ..... 49.424.520,00, com tendência a aumentar. Uma outra taxa seria cobrada sôbre o decâmetro cúbico de água fornecida para irrigação.

A parte relativa ao vale do Paraíba cogita do seu saneamento e implica num emprêgo de Cr$ ..... 102.000.000,00, importância esta que seria paga pela receita daquelas duas taxas, folgadamente.

Garantia de Produção

Todos os programas visando aumento da produção, partindo dos financiamentos até o Plano de Emergência, esbarraram sempre nos fatôres de garantia da produção; e do insucesso com que tais fatôres foram considerados, deve-se o desestímulo que sempre tem decorrido após cada um dêles. O Plano SALTE fêz um longo exame do assunto e estabeleceu uma série de medidas, sem dúvida nenhuma de maior significação. Note-se, porém, que neste estudo, encontraria algumas afirmações feitas nas considerações gerais que antecedem o trabalho global. Uma delas é de que "a oferta de gêneros alimentícios é pequena em relação às necessidades da população" e outra de que " baixo poder aquisitivo de grande parte da população tem resultado em um consumo deficiente de alimentação". Analisando êstes dois pontos, diz que é relativamente inelástica a procura total de alimentos e que o seu aumento somente se verificará se, ao lado de uma maior produção, os seus preços caírem mais que proporcionalmente ao aumento da quantidade oferecida ao mercado.

"Ora, — diz o plano — vender mais a preços proporcionalmente menores que o aumento da produção dá em resultado uma menor renda para os lavradores, o que não é conveniente nem a êles, nem à coletividade como todo."

No entanto é sabido que os custos agrícolas, no Brasil, são relativamente altos, que os intermediários são excessivos. Para que os custos se reduzam, será necessário em primeiro lugar a racionalização da produção em todos os seus aspectos; a possibilidade do agricultor ter maior resistência econômica, de maneira a não necessitar liquidar a sua colheita premido pelo vencimento das obrigações de financiamento; depois, a possibilidade de armazenamento, a fim de permitir a melhor distribuição da produção no tempo e, finalmente, transportes adequados. Ao contrário dos técnicos do plano, deixamos o mercado externo para ser considerado em última análise, sempre que se trata de produção de gêneros de subsistência.

Se tem todos os recursos estão planificados para que se logre um barateamento dos custos sem que se reduza os ganhos do produtor, pelo contrário, com aumento, é fato que alguma coisa ponderável se pretende fazer. E, nesta ordem de fatos, destacamos o que respeita ao plano de armazenagem, distribuído em três grupos ou espécies de armazéns necessários para a movimentação das nossas safras, de acôrdo com as características dos vários grupos de produtos:

1 — Armazéns para produtos vegetais não perecíveis e não deterioráveis, que não exigem, pois, aparelhamento especial para sua conservação; é o caso de armazéns para café, algodão, etc.;

2 — Armazéns para produtos vegetais deterioráveis e não perecíveis, que exigem, portanto, instalações especiais para contrôle de umidade e calor, expurgo, etc.; é o caso de armazéns destinados a cereais em geral, frutos oleaginosos, batatas, etc.;

3 — Armazéns para produtos vegetais e animais perecíveis, exigindo, pois, um sistema de frigorificação para sua conservação; aqui se enquadram produtos tais como frutas, hortaliças, carnes, ovos e laticínios.

Considera-se que para qualquer destas espécies de armazéns devem ser previstas as facilidades de rebeneficiamento que podem ser proporcionadas a cada produto. De outro lado, é necessário, considerar também que êsses armazéns podem se diferenciar quanto ao tipo de serviço que serão destinados a proporcionar; isto é, cada uma daquelas três espécies de armazéns pode ainda se diferençar, conforme sua função, seja de coletores, seja de atacadistas ou entrepostos centrais.

Os primeiros — coletores — se destinam ao uso exclusivo dos produtores; receberão a produção de pequenas áreas geográficas e serão localizados ao longo das vias de transporte, dentro das próprias zonas de produção. A êles caberá a maior parte da tarefa de reter no interior as safras agrícolas, principalmente durante os primeiros meses após a colheita, concorrendo não só para desafôgo dos meios de transportes, como para a diminuição da oferta efetiva dêsses produtos. Os segundos — atacadistas — serão de maior capacidade e preferivelmente localizados nos centros de consumo ou portos de exportação.

Deverão, êstes armazéns, proporcionar uma série de serviços complementares, inerentes à fase comercial da grande produção agrícola do país. Deverão ser servidos por baterias de silos que permitam a guarda de produtos a granel e isto exigirá, por outro lado, maiores cuidados com a classificação para padronização de tipos, devendo cada armazém estar em condições de proceder à classificação da produção que lhe seja confiada, bem como deverá possuir equipamentos que lhe permitam secar, limpar e classificar mecanicamente, expurgar e desinfetar e até mesmo beneficiar.

Os do terceiro grupo deixarão corresponder às exigências de uma indústria do frio em larga escala.

a) Rêde de Armazéns

Deixando de lado as considerações gerais e entrando mais especificamente no assunto, aborda o Plano a organização da rêde de armazéns e aí vamos encontrar o projeto de criação da Companhia Nacional de Armazéns Gerais, de capital misto, cabendo aos governos federal e estaduais subscrever 51 por cento das ações emitidas, na proporção de 26 e 25 por cento respectivamente. Acentua-se que somente produtores poderão se utilizar dos armazéns da companhia, fazendo-se exceção para cooperativas de venda de produtores e o depósito de carnes, em armazéns frigoríficos, de propriedade de intermediários e o de frutas e hortaliças nos armazéns centrais. À vista da mercadoria depositada, os armazéns deverão emitir, a favor do depositante, conhecimento de depósito e "warrants" os quais deverão ser descontados pelo Banco Rural sempre que lhe sejam apresentados.

Para o grande armazenametno de frutas e hortaliças, nos centros consumidores, o problema se apresenta de maneira diversa, devendo ser construídos pela Companhia citada e operados por uma divisão especializada desta, de vez que o tipo econômico dêsse tipo de comércio exige tratamento diverso.

O custo da construção e aparelhamento dos silos, por tonelada de mercadoria, está orçado em Cr$ 900,00 e, tendo-se como capacidade total indicada a de 794.000 toneladas, o custo total dos silos será de Cr$ ..... 714.600.000,00. A parte ligada à produção vegetal monta a nada menos de 136 instalações, compreendendo silos coletores, armazéns coletores, entrepostos centrais e armazéns para batatas. Quando tratarmos dos Produtos

de Origem Animal detalharemos a parte relativa aos armazéns frigoríficos, acompanhando assim a ordem dos diversos capítulos do plano.

CONSERVAÇÃO DO SOLO

Depois de relatar os prejuízos decorrentes da erosão, das inundações e da sêca provocada pelos defeitos de cultura, o Plano SALTE recomenda a intervenção decidida do govêrno no sentido de solucionar o grave problema, propondo a criação do Departamento Nacional de Conservação e Recuperação do Solo, mediante a fusão de todos os serviços federais que cuidam do contrôle da erosão, da utilização e recondicionamento das terras marginais, da defesa contra inundações, do contrôle das aguadas e cursos dágua, da exploração das terras florestadas, da irrigação e drenagem. Assim, ao D. N. C. R. S. deveriam ser incorporados: a) o Departamento Nacional de Obras de Saneamento, do Ministério da Viação e Obras Públicas; b) o Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, também do M. V. O. P.; c) a Seção de Irrigação do Departamento Nacional da Produção Mineral, do Ministério da Agricultura; e d) o Serviço de Meteorologia do M. A. Ficaria o novo órgão submetido ao Ministério da Agricultura.

Contaria com os seguintes recursos: As dotações orçamentárias que tiverem sido consignadas aos serviços a serem incorporados; com o produto das taxas a serem criadas por serviços prestados, inclusive os já executados e mais uma dotação anual de Cr$ 100.000.000,00. Está incluído, no plano, o esquema das obras de defesa contra a erosão, inclusive a parte relativa a prêmios, estando implícita uma despesa, no setor de conservação do solo, de Cr$ 1.571.815.740,00.

DEFESA SANITÁRIA VEGETAL

Eis um serviço que tem uma tarefa enorme a executar. Basta ver que, cada ano, está a nossa agricultura a braços com uma nova praga. No momento, nada menos de quatro pragas causam sérios prejuízos: "carvão" de cana; anel vermelho do coqueiro; vassoura de bruxa do cacaueiro e cigarrinhas da cana; além destas, há as pragas e doenças de caráter epifítico: gafanhôto, saúva; broca do café; bichos das frutas; insetos dos grãos alimentícios armazenados. Passemos uma breve revista no que se pretende fazer.

Quando tratamos do açúcar, vimos a questão do "carvão"; prevê-se uma despesa de cêrca de Cr$ ..... 100.000.000,00 na eliminação das culturas canavieiras da zona atingida. O combate ao anel vermelho do coqueiro seguirá processo semelhante: serão erradicadas plantas doentes nos Estados de Paraíba, Alagoas, Sergipe e Bahia, será instalada uma estação experimental; custo previsto: Cr$ 10.000.000,00. A vassoura da bruxa custará Cr$ 4.000.000,00 e as cigarrinhas da cana mais Cr$ ..... 8.000.000,00.

Para a luta contra o gafanhoto se pervê a criação do Serviço de Pesquisas e Combate ao Gafanhoto, subordinado à Divisão de Defesa Vegetal do Ministério da Agricultura, serviço a ser sediado em Pôrto Alegre. Compreendendo a instalação do Serviço, aquisição de material de polvilhamento, moinho, veículos, estação de rádio, etc., a luta contra o gafanhoto custará, nos cinco anos do plano, Cr$ 200.000.000,00. A luta contra a saúva e outras formigas, mais Cr$ ..... 124.000.000,00. A broca do café, Cr$ 172.000.000,00.

Os bichos das frutas nos custarão Cr$ 91.250.000,00. O mal de Panamá, que ataca as bananeiras, deverá ser combatido em Pará, Pernambuco e São Paulo, exigindo um dispêndio de Cr$ 4.000.000.00.

Uma verba de Cr$ 200.000.000,00 será aplicada na importação de máquinas de defesa agrícola e inseticidas e Cr$ 100.000.000,00 para a aquisição do mesmo material de procedência nacional. A organização ou ampliação da assistência fitossanitária nos Estados, por seu turno, importará em mais Cr$ 138.500.000,00. Por fim, cogita-se da realização de um Congresso de Defesa Rural, que deverá importar em Cr$ 1.000.000,00. O preço total da Defesa Sanitária Vegetal será, entre 1949 e 1953, de 750.000 milhares de cruzeiros.

Fertilizantes e corretivos

A deficiência dos suprimentos de fertilizantes e corretivos da área agrícola, bem como a falta de hábito e método no seu emprêgo por parte dos agricultores brasileiros, é de tal ordem que, já nesta altura, o problema assume as características daqueles que devem ser compreendidos como de "defesa nacional". Pelo empobrecimento a que vem se submetendo o solo, por mais de quatro séculos de cultura intensiva e destrutiva, chegamos a um ponto em que não será exagêro falar na possibilidade de vir o território nacional a se tornar impraticável para a lavoura.

Examinando o assunto os técnicos do Plano SALTE sugerem uma série de medidas, escalonadas por ordem de importância, dentre as quais a primeira recomenda a exploração racional, mediante lucros mínimos, dos nossos principais depósitos de fosfatos, por monopólio do Estado e inidca que êste monopólio "deverá explorar as minas de Jacupiranga em São Paulo e Camisão na Bahia, fornecendo apatita reconcentrada por preços baixos, não só a tôdas as indústrias do país como também diretamente à agricultura".

O leitor que esteja mais ou menos ao par do assunto terá, de pronto, adivinhado as razões por que se recomenda o monopólio. Delas, diz o Plano: "A influência prejudicial aos interêsses da agricultura, de certas organizações, já conseguiu elevar os preços de adubos fosfatados a tal nível que colocam em perigo a solução de nosso problema alimentar. O superfosfato, que já foi vendido (1936) por Cr$ 0,18, está atualmente cotado em Cr$ 1,825 por quilo." Algumas explorações existentes no momento, tal como a da apatita de Ipanema, se acham em mãos de emprêsas subsidiárias de organizações estrangeiras e a produção verificada é, por enquanto, muito pequena.

A segunda medida manda conceder prêmios em dinheiro e isenções de direitos alfandegários para a importação das máquinas a firmas que instalarem usina para produzir adubos azotados, em território brasileiro. A usina deverá ter capacidade para fabricar no mínimo 100.000 toneladas de nitratos por ano, utilizando exclusivamente matéria prima nacional. Neste particular entra o Plano SALTE em choque com o recente e discutido convênio assinado com o Chile, pelo qual abdicamos de, por um certo número de anos, cogitar de semelhante produção.

A terceira recomendação é no sentido de se fomentar a cultura de leguminosas por todos os meios, inclusive por meio de financiamento especial e

prêmios aos lavradores que apresentarem melhores resultados, indo ao ponto de indicar, mesmo, o financiamento da montagem de fábricas de farinha comestível de soja em várias regiões do país.

O fomento e combate sistemático à erosão é outra recomendação, mas êste assunto foi objeto de estudo à parte, conforme já vimos. Intensificação dos serviços de levantamento geológico das jazidas conhecidas de minérios fosfatados, potássicos e nitrogenados é objeto da quinta indicação. A sexta concerne à recomendação para que se reduzam as tarifas ferroviárias, fluviais e marítimas para adubos e corretivos, bem como dos respectivos minérios. Pelo menos no que respeita aos adubos, parece que já existe legislação a respeito, restando porém um mundo de interpretações quanto à sua aplicação.

Entendimentos com os países exportadores para aumento de cota para adubos potássicos, difusão dos processos racionais de aproveitamento integral dos resíduos de matadouro, do lixo e do estêrco de curral, estudo para aproveitamento das nossas jazidas de silicatos de potássio, proibição de exportação de tortas de sementes oleaginosas e outros fertilizantes de origem orgânica e promoção de possibilidades de refertilização das terras cansadas, reaparelhando os mercados no sentido de possibilitar maior receita bruta aos lavradores, são outras recomendações apresentadas, que se completam com mais estas: instituição de bôlsas de estudo para tecnologistas que se interessem pela fabricação de adubos; diligência no sentido de que as fábricas ou misturadoras de adubos contratem agrônomos ou engenheiros agrônomos para se tornarem responsáveis pelas suas atividades.

A última recomendação é no sentido de que o Ministério da Agricultura e as Secretarias Estaduais disponham de recursos especiais, visando tornar possível maiores importações de adubos a serem vendidos sem lucro, diretamente ao agricultor, concorrendo de certo modo para o barateamento dos preços atuais.

Um reexame minucioso destas indicações daria margem a outras tantas sugestões, num caráter mais simplificador, talvez. Não seria ocioso dividir o assunto em duas etapas, uma imediata e outra mediata, cabendo à primeira a mobilização dos recursos prontamente disponíveis e, dentre êstes, enumeraríamos o fomento da cultura de leguminosas e a aproveitamento de resíduos dos matadouros, lixo e estêrco, bem como o melhor aproveitamento das tortas de oleaginosas. Em seguida, o fomento da importação de adubos químicos, favorecendo-se o procedimento com a total isenção de direitos alfandegários e outros impostos, fretes mínimos em navios nacionais, regulamentação da isenção de tarifas nas estradas de ferro, vias fluviais e marítimas. Simultaneamente, estudo minucioso das indústrias existentes, examinando-se a possibilidade do aumento da produção; em terceiro lugar, amplas facilidades à entrada de capitais e técnicos destinados à indústria de fertilizantes, mediante obrigações de tempo para instalação de usinas, mínimo de produção, ao que se poderiam condicionar umas tantas isenções. Responsabilidade do Estado em parte dos fretes pagos por equipamentos destinados às iniciativas privadas brasileiras, bem como facilidade de capital a juros baixos. Estudo das jazidas conhecidas e ainda não em exploração.

Para a execução das sugestões apresentadas, os técnicos estimaram uma verba de Cr$ 100.000.000,00 para o quinquênio.

Imigração e Colonização

Estabelece-se aqui uma divisão: de um lado, imigração dirigida e, de outro, espontânea. Distingue-se a primeira em face das despesas feitas pelo Poder Público, para seleção, transporte, localização e assistência técnica e financeira. Quanto à outra, deverá ser fiscalizada de modo a excluir os elementos que física ou moralmente oferecerem a presunção de dificuldades em sua assimilação pela comunidade brasileira.

Assim encara o Plano SALTE o problema, acentuando que o Brasil precisa de imigrantes, especialmente lavradores de países latinos e, em segundo lugar do Norte da Europa, os quais deverão ser trazidos de modo sistemático, à luz de rigorosos critérios seletivos, facultando-se-lhes as mesmas vantagens dadas, pelo regulamento de crédito do Banco Rural, a nacionais, para aquisição de glebas e seu desenvolvimento imobiliário e mobiliário. E, por fim, sugere a unificação dos serviços que cuidam do assunto.

No setor de Imigração e Colonização, porém, seria de esperar alguma coisa mais concreta. Não se chega, mesmo, a destacar uma verba a ser aplicada na imigração. No entanto, êste é um dos assuntos mais importantes do momento, não apenas considerando o fator produção, como ainda o da necessidade imperiosa de se facultar novas fontes de sangue à etnia brasileira. Outros países têm palnejado e estão realizando importantes esquemas de imigração e colonização, destacando-se, neste particular, a Venezuela, a Argentina e o Chile, para nos fixarmos apenas na América do Sul, ao passo que no Brasil não se dá atenção à migração de nacionais nem mesmo se cogita de estabelecer, dentro do grande plano nacional, os têrmos da equação.

Mecanização Agrícola

Tratando da imigração considera-se a possibilidade de trazer agricultores. Temos arraigada a idéia de resolver o problema da produção rural à custa do braço; como o nacional abandona o campo, olha-se para o estrangeiro. Depois de uma breve atenção à imigração e colonização, os técnicos passaram em revista a mecanização agrícola. Possui o Brasil cêrca de 5.000 tratores e admitem os técnicos que, de uma área cultivada de 10.126.013 hectares, em 1944, com nove produtos, a metade possa ser mecanizada. Para essa área — que admitimos como base minimíssima — necessitaríamos de 27.000 tratores. Tomando como ponto de partida cálculos realizados pela Secretaria de Agricultura do Estado de São Paulo, o cultivo dessa área, feito mecanicamente, importaria nas seguintes necessidades em homens-dia: 2.083.333 para aração; 644.444 para gradeação; 520.833 para semeação e 2.080.000 para cultivo; a mesma área, trabalhada com fôrça animal, exige: 12.499.998 homens-dia para aração; 2.777.777 para gradeação; 2.777.777 para semeação e 16.528.924 para cultivo.

Ora, em face dêsses resultados só cabe uma pergunta: por que já se tratou da mecanização pelo menos para êstes 5.000.000 de hectares? Esta

questão da mecanização é outra que desde alguns anos se debate e no entanto não se chega a uma conclusão. Já foi feita tôda sorte de estudos e o próprio govêrno federal baixou um decreto-lei autorizando o Ministério da Agricultura a contratar com a Fábrica Nacional de Motores a produção inicial de 10.000 tratores, a qual seria executada num prazo de cinco anos. Para o tempo em que isto foi decidido, estaríamos perto de atingir metade da encomenda. A Fábrica está aí; os técnicos nacionais e estrangeiros julgam-na capaz para o tipo de produção. Mas o contrato não foi realizado até hoje. Os jornais noticiaram, inclusive, que o Ministério da Agricultura e a Fábrica prepararam a minuta do contrato, depois de muitas delongas, mas o Ministro da Fazenda foi de opinião que se deveria esperar pela transformação da fábrica em sociedade anônima; isto ocorreu em dezembro do ano passado mas, desde então, não se falou mais no assunto.

Como se vê, não é por falta de plano que as coisas não andam, de vez que medidas de ordem prática, estatuídas pelo govêrno, não vão além do papel das leis.

Pretende, porém, o Plano SALTE, abrir um claro para resolver êste problema e, estimou que seria necessário inverter Cr$ 1.681.750.000,00; e ao invés de determinar uma ação conjunta com a Fábrica de Motores, que tem inclusive um tipo de trator desenhado por técnicos brasileiros, de maneira a atender às peculiaridades do meio, trator êste cujos protótipos já foram construídos e submetidos a todos os testes de campo nos Estados Unidos, o que o plano prevê é que sua ação deve ser de presença, "seja auxilando a Fábrica Nacional de Motores S. A., ou outras nacionais..." E manda que se conceda recursos, ao Ministério da Agricultura, para importação de máquinas agrícolas destinadas à revenda... Por que não se orientam tais recursos no sentido do Ministério concluir aquêle contrato já autorizado com a Fábrica Nacional de Motores?

Infelizmente, de um modo geral, os técnicos do Plano SALTE preferiram relegar os meios de que dispomos para um plano secundário, quando êstes estão longe de um aproveitamento efetivo.

E assim é que, tendo previsto inicialmente uma inversão de Cr$ ..... 1.681.750.000,00 para o quinquênio, como necessidade total da mecanização agrícola nacional, importância a ser absorvida na compra de conjuntos de cultivo e colhedeiras, conclui por destinar apenas uma verba de Cr$ ..... 725.000.000,00, com a qual serão adquiridos 1.000 conjuntos de trator e implementos e 500 colhedeiras, além da instalação de 5 parques regionais de máquinas. Nestas condições, pelo decreto-lei do govêrno Linhares, teríamos, em 5 anos, 10.000 conjuntos de trator e implementos produzidos no Brasil; pelo Plano SALTE, teremos, em cinco anos, 1.000 tratores e respectivos implementos e 500 colhedeiras.

PRODUÇÃO ANIMAL

À esta parte o Plano SALTE destina a importância de Cr$ ..... 1.160.598.000,00, dividido em duas fases. Na primeira, seriam aplicados Cr$ 880.000.000,00, nos seguintes serviços:

	Cr$
Defesa sanitária.....	243.313.000,00
Fomento da produção...	257.800.000,00
Ind. e Insp. Sanitária...	104.587.000,00
Matadouros Industriais..	61.600.000,00
Armazéns Frigoríficos....	122.960.000,00
Granjas leiteiras.....	20.000.000,00
Produtores de laticínios..	15.000.000,00
Frota Pesqueira.....	50.600.000,00
Acôrdos.....	5.000.000,00

Na segunda fase, seriam investidos mais Cr$ 279.738.000,00, assim distribuídos:

	Cr$
Defesa Sanitária.....	85.851.000,00
Fomento de Produção...	121.607.000,00
Matadouros industriais..	28.400.000,00
Armazéns Frigoríficos....	35.880.000,00
Frota Pesqueira.....	8.000.000,00

E' de lamentar que aqui, como de resto em todo o plano, não tenha havido um serviço de condensação e melhor coordenação do material; há completa ausência de disciplina na exposição e os capítulos se intercalam uns nos outros dificultando um melhor exame. Temos diante de nós, porém, um rigoroso levantamento da produção animal no Brasil.

Dentre as várias sugestões apresentadas merece especial destaque a criação da rêde de matadouros industriais, a da frota pesqueira e a da rêde de armazéns frigoríficos. Os matadouros para bovinos seriam localizados em Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo. Os destinados ao abate de suínos, em São Paulo e Minas. Para caprinos, em Pernambuco. Para aves, em Bahia, Pernambuco e Ceará.

Os armazéns frigoríficos foram distribuídos seguindo o mesmo critério dos armazéns e silos para a produção vegetal: pequenos armazéns nos centros de produção; armazéns médios nas zonas de entroncamento ferroviário e nos portos marítimos ou fluviais; e os grandes nos centros consumidores. Foram previstas necessidades da ordem de 212.950 toneladas e deverão ser construídas, pelo plano, um total de 174.950 toneladas.

Como elo indispensável de tôda esta cadeia, foi estabelecido um plano para a organização de uma rêde de transportes adequada. Definida a necessidade do aumento do número de vagões para a condução de gado em pé, deu-se mais precisa descriminação ao transporte frigorífico, prevendo-se a aquisição, no curso do plano, de 225 vagões, 12 vagões cisternas; 200 caminhões e 10 navios frigoríficos. A formação de pessoal técnico foi também considerada.

Os recursos do plano, para o setor da produção animal, deverão ser aplicados:

a) os de financiamento pelo Banco Rural a ser criado;

b) os destinados à defesa sanitária animal, fomento da produção e indústria e inspeção de produtos de origem animal pelos órgãos ministeriais, com recursos mobilizáveis pelo Plano;

c) os prêmios, em cruzeiros, destinados à construção, instalação e funcionamento de matadouros industriais, armazéns frigoríficos e estabelecimentos produtores de laticínios, pelo órgão incumbido da orientação do Plano SALTE;

d) os recursos em divisas pelo mesmo órgão SALTE, ou, conforme o caso ou fase, pelos órgãos ministeriais ou Banco do Brasil.

Crédito e Seguro

Considera-se, a seguir, o problema do crédito agrícola e do seguro agropecuário, objetivos cuja solução ficará a cargo do Banco Rural. Em diversos itens dêste trabalho temos feito referência ao Banco Rural, cujo projeto diverge daquele incluído no projeto de lei bancária ora na Câmara dos Deputados.

Segundo o projeto de lei incluso no

Plano, o Banco Rural, criado pelo govêrno federal, terá patrimônio e responsabilidade próprios, sendo o primeiro constituído pelo capital de Cr$ 100.000.000,00 que o govêrno lhe destinará por adiantamento e pelos lucros decorrentes de suas operações. Integrarão também o seu capital os recursos provenientes da adjudicação parcial do ativo e passivo da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil. Além disto, para atender ao movimento de suas operações, o Banco disporá dos recursos provenientes: a) dos títulos que emitir; b)da colocação de cédulas hipotecárias de sua exclusiva emissão, para atender a operações da Carteira de Crédito Fundiário; c) dos seguintes fundos especiais de financiamento, provenientes: I — do produto da liquidação do remanescente do "stock" de café do D. N. C.; II — do saldo disponível do financiamento do algodão — operações, taxas e remanescentes.

Nos estatutos estão consignadas as seguintes diretrizes para o Banco Rural:

a) financiamento à agricultura, tipificado pelas características e condições do trabalho que pretende assistir;

b) crédito descentralizado, para que o financiamento convirja para o campo e não, como até agora, obrigue o agrário a abandonar o "habitat" em busca de numerário nas cidades;

c) ausência de complexidade administrativa na concessão dos créditos, tanto quanto permita a necessidade de se acautelar as finânças do Banco;

d) generalização do crédito pessoal, com a valorização no sentido moral da coexistência humana na vida agro-pastoril;

e) juros aquém do padrão bancário comum, de vez que seu capital, em parte e indiretamente, provém de arrecadação tributária, isento, portanto, do ônus dos juros que recaem sôbre capitais obtidos nos mercados de dinheiro;

f) preferência para o financiamento, com descontos ou empréstimos, para o custeio de entre-safras, aquisição de adubos, sementes, ferramentas, veículos, custeio pecuário, inclusive reprodutores finos;

g) atendimento preferencial também aos agricultores para "warrantagem" e descontos de conhecimentos de embarque;

h) extensão do financiamento às atividades complementares da agricultura, principalmente instrumentos de embalagem, beneficiamento, expurgo, ensilagem, seguro, inclusive emprêsas de armazéns gerais no que se refira à produção agro-industrial;

i) crédito real para as operações fundiárias ou para empreendimentos agrícolas de grande vulto, que reclamem garantias extra-pessoais, ou que excedam a capacidade financeira das sociedades cooperativas;

j) preferência no financiamento aos agrários cujas propriedades estejam devidamente aparelhadas para a defesa sanitária, a conservação do solo e a prática da mecanização;

l) as transações com as sociedades cooperativas agrícolas se processarão como as demais, sob as seguintes disposições:

I — quando financiadas, as cooperativas passarão a funcionar sob o regime de fiscalização especial do SER;

II — os empréstimos serão condicionados ao pronunciamento da Seção de Registro e Fiscalização das Sociedades Cooperativas, do mesmo serviço, que informará sôbre a idoneidade financeira e contábil da entidade requerente;

III — os empréstimos, assim informados previamente, serão normalmente atendidos pelas carteiras, conforme o prazo e o objetivo;

IV — a taxa para as sociedades cooperativas será, obrigatoriamente e no mínimo, uma unidade a menos do que a vigente para os outros tomadores;

V — poderão ser concedidos pequenos empréstimos para a fundação e instalação de cooperativas agrárias, sob a orientação do SER:

m) em caso de sucessão poderá o Banco, para evitar o fracionamento anti-econômico da propriedade, financiar um ou mais herdeiros, que se proponham a adquirir os demais quinhões que integram a gleba hipotecada;

n) as taxas serão inversamente proporcionais aos prazos dos contratos, não podendo exceder o limite máximo de 8% ao ano;

o) após o entendimento aos fundos legais e ao pagamento de dividendo nunca superior a 5%, às cotas representativas do Patrimônio do Café, os saldos serão incorporados ao capital do Banco.

Considerando o seguro agrário como problema correlato, deverá o assunto ficar a cargo de uma das carteiras do Banco Rural. Com êsse propósito o Plano dá ao Banco Rural a missão de iniciar no Brasil a prática do seguro na agricultura, cabendo à Carteira de Indenizações estabelecer as bases técnicas e legais para êste importante assunto. E' necessário ver, porém, até onde semelhante detalhe está de acôrdo com a legislação de seguros no Brasil, que atribui a política seguradora a um órgão do Estado: o Instituto de Resseguros do Brasil.

Cooperativismo

Pretende o Plano mudar os rumos do cooperativismo no Brasil e para isto propõe um projeto de lei reguladora das sociedades cooperativas, da mesma sorte que encampa um projeto de decerto-lei que reorganiza o Serviço de Economia Rural, com um incluso regimento e de outro pelo qual, se aprova êste último instrumento.

No que respeita à primeira parte, desconheceram os técnicos o projeto e substitutivos ora no Cangresso, cuidando da questão cooperativista.

O Custo do Setor Alimentos

Encerrando o estudo superficial que aqui fizemos dos relatórios pertinentes ao Setor Alimentos do Plano Salte, verificamos que o seu custo, na primeira fase, será de Cr$ ..... 7.101.211,74 milhares de cruzeiros; desta soma, estipula-se recuperações no valor de Cr$ 3.401.211,74, milhares, restando um total líquido de Cr$ 3.700.000 milhares. Para a segunda fase está previsto um total de Cr$ 1.444.658 milhares de cruzeiros, não sendo indicadas as recuperações.

Setor Transporte

Tecendo considerações gerais sôbre os transportes no Brasil, assim se reporta o Plano SALTE em seu anexo n. 3 sôbre os quatro sistemas:

"Em relação às estradas de ferro, causas, remotas umas, tais como tra-

çados de condições técnicas deficientes e condições precárias de implantação de sua via permanente; recentes outras, como a falta de substituição de material rodante e de tração, durante o longo período da guerra; a perniciosa orientação comumente adotada de entregar o tráfego estradas inacabadas por falta de aparelhamento suficiente e pelo número relativamente considerável de obras provisórias que apresentavam, desprovidas de lastro, com trilhos de perfis leves, sem as instalações indispensáveis de oficinas e depósitos; tôdas se constituíram em fatôres precípuos, que concorrem para que o transporte ferroviário, no Brasil, seja ainda, de modo geral, incerto, moroso e caro."

"Quanto às estradas de rodagem, pode-se afirmar que só recentemente, após o Decreto-lei n. 8.463, de 27 de dezembro de 1945, que instituiu o Fundo Rodoviário Nacional, se deu início a uma política rodoviária que possibilitará, ao país, a construção de um sistema de estradas de rodagem que atenda, efetivamente, às suas grandes e urgentes necessidades nesse setor dos transportes terrestres."

"Com referência aos transportes fluviais forçoso é convir em que temos descurado, quase completamente, o aproveitamento de nossa imensa rêde hidrográfica e que a execução de algumas obras indispensáveis permitiria, desde logo, a integração, no conjunto dos nossos meios de transporte, de considerável extensão de rios navegáveis, que seriam outros tantos caminhos propiciando a exploração de grandes parcelas do território nacional, ainda improdutivas."

"Já é tempo de cuidar-se, com caráter sistemático, da constituição de um grande sistema de navegação fluvial que ofereça ao comércio os característicos inconfundíveis do transporte fluvial, econômico, capaz da movimentação de grandes massas e que não exige consideráveis capitais de investimento."

"Finalmente, sôbre o transporte marítimo, abrangendo a navegação de pequeno e longo curso, e as instalações portuárias, faz-se, também, mister, rejuvenescer a frota existente, com a aquisição de novas unidades de características racionalmente selecionadas para atender a condições peculiares do nosso meio; cuidar do reaparelhamento de nossos portos que, como ficou evidenciado ainda recentemente, carecem de equipamento mecânico adequado, de um modo geral, e os principais apresentam insuficiência de cáis acostável."

Partindo dêstes pontos, opinam os técnicos que para corrigir semelhante estado de coisas torna-se indispensável concentrar os recursos disponíveis na execução metódica de um programa; que perseverar na dispersão dos recursos do orçamento ordinário, por um grande número de obras e serviços, que não se apresentem com caráter de urgência e que não se integrem num plano de conjunto de finalidades precisas e objetivas perfeitamente definidos, contribuirá para comprometer a solução racional, agravando ainda mais as atuais dificuldades; que é conveniente ressaltar que a extensão inoportuna da rêde ferroviária, com a construção de muitos ramais sem razão de ordem econômica que os justifiquem tem que ser arrolada entre os ponderáveis motivos que contribuem para a situação deficitária de quase tôdas as estradas de ferro brasileiras.

Atendendo a estas condições foi estabelecido um plano para ser executado no período de 5 anos e para ser financiado principalmente com os recursos da receita ordinária do país, ou com os fundos de natureza especial existentes.

a) Ferrovias

Examinando a situação ferroviária, conclui o plano pela necessidade de aquisição de 220 locomotivas e 11.000 vagões; que 52 por cento das estradas de ferro do país não têm o seu leito lastreado, que há necessidade de pelo menos 1.000.000 de toneladas de trilhos, que devem ser adquiridos 300 carros de passageiros; que é preciso executar um programa de construção e equipamento de oficinas.

Como se vê, mesmo tendo em conta a pequena importância de nosso sistema ferroviário em face da extensão territorial, não é pouco o de que êle necessita de modo a atender uma série de exigências mínimas da economia nacional. Há uma observação a fazer, porém: os longos anos da guerra estão com costas muito largas e, sôbre elas está sendo lançada a responsabilidade de um desgaste e de uma desorganização que provêm de muito mais longe.

Os programas de construção recomendam a ultimação das obras já iniciadas há um quinquênio e que se destinam a completar a articulação Norte-Sul. Semelhante conclusão deverá importar em Cr$ 500.000.000,00.

Foram incluídas, entre as ligações a ultimar, as de Lima Duarte e Bom Jardim, Leopoldo de Bulhões a Goiânia, Corumbá a Pôrto Esperança, que estabelecerá a ligação da Noroeste com a Brasil-Bolívia; Campo Grande a Ponta Porã, na fronteira do Paraguai; Apucarana a Guaíra. Além disto, é indicada prioridade à realização de um grande programa de obras destinadas a estender a Rêde e ampliar a capacidade do transporte entre o Centro e o Sul do país. A despesa relativa com sua construção orça por volta de Cr$ 1.500.000.000,00. No programa de variantes deverão ser invertidos 900.000.000 de cruzeiros.

Êste, em resumo, o programa ferroviário que se espera seja executado em cinco anos.

b) Rodovias

O programa rodoviário compreende duas partes: a primeira inclui as realizações que podem ser custeadas com o produto da parcela do Fundo Rodoviário Nacional que cabe ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. A segunda parte compreende as obras que devem ser financiadas com recursos extraordinários, quer sejam provenientes de operações de crédito, quer provenham de outras fontes de renda.

As estradas incluídas na primeira parte constam do programa de primeira urgência, fixado no decreto-lei n. 8.463, de 7 de dezembro de 1945 e cujos serviços já se acham em andamento. As do segundo grupo se subdividem: de um lado, o correspondente ao restante do mencionado programa de primeira urgência e que o D. N. E. R. não pôde atacar por falta de numerário; de outro lado, estão abrangidas as rodovias do Plano Rodoviário Nacional cuja construção imediata se justifica por questões de ordem econômica e política; e finalmente, inclui as estradas cuja construção já se acha iniciada e cujas despesas vêm sendo custeadas com recursos do orçamento da União.

Partindo desta ordem de idéias se passa ao estudo do que se pretende executar, o que está distribuído nos itens seguintes;

1). Uma nova estrada, inteiramente pavimentada entre Rio de Janeiro e São Paulo, com características técnicas qeu atendam às condições atuais de um tráfego econômico, seguro e confortável;

2) Conclusão da Rio-Bahia, ligando a rêde do Nordeste com a do Sul em Feira de Santana. O trecho de maior tráfego, entre Pôrto Novo do Cunha e Areal, deverá ficar pavimentado;

3) Fiscalização da ligação S. Paulo-Pôrto Alegre, passando por Curitiba e Lages, devendo ficar pavimentados dois trechos extremos, entre S. Paulo e Cotia e Pôrto Alegre e Caxias do Sul;

4) Ligações com as rêdes rodoviárias Uruguaia e Argentina, em diversos pontos, através das estradas Pôrto Alegre-Uruguaiana, Pôrto Alegre-Jaguarão, Rio Grande-Santa Vitória, Uruguaiana-Barra do Quaraí e Ponta Grossa-Foz do Iguaçu;

5) Nova estrada entre o Rio de Janeiro e Areal, passando por Petrópolis, com duas pistas inteiramente pavimentadas;

6) Nova estrada, tôda pavimentada, entre Juiz de Fora e Belo Horizonte;

7) Nova estrada, tôda pavimentada entre Feira de Santana e Salvador;

8) Ligação direta entre Belo Horizonte e São Paulo, aproveitando-se as rodovias estaduais existentes entre S. Paulo e Bragança e Belo Horizonte e Oliveira;

9) Comunicação entre as cidades de São Luís, Peritoró, Teresina, Fortaleza e Natal, recorrendo-se às estradas existentes, que serão melhoradas em vários pontos e pavimentadas entre Fortaleza e Russas;

10) Rodovia ligando as cidades de João Pessoa, Recife, Maceió, Aracaju e Salvador, melhorando-se a atual estrada entre João Pessoa e Recife e construindo-se uma nova daí para o Sul;

11) Construção de uma rodovia pelo litoral, desde o Rio até Salvador, passando por Campos e Vitória, aproveitando-se os trechos existentes entre Rio e Niterói, que será pavimentado, entre Niterói e Vitória, bem como a BA-2 na Bahia, desde Salvador até Lages;

12) Comunicação de Volta Redonda com o Sul de Minas, através da transversal Três Rios-Barra Mansa, que será pavimentada no trecho inicial entre Três Rio e Paraíba do Sul;

13) Construção de uma rodovia pelo litoral entre Pôrto Alegre e Joinville, passando por Florianópolis e prosseguindo para Curitiba;

14) Conclusão das seguintes estradas já iniciadas com verbas orçamentárias: a) Belém-Miguel Pereira; b) Vacaria-Lagoa Vermelha-Passo Fundo, no Rio Grande do Sul; c) Aquidauana-Jardim Bela Vista e ramal de Pôrto Murtinho, em Mato Grosso;

15) Prosseguimento, embora não possam ficar concluídas em cinco anos, das seguintes transversais: a) Belo Horizonte-Vitória; b) Campos-Itaperuna-Muriaé; c) São Paulo-Cuiabá;

16) Construção de vários trechos da Transbrasiliana, nos Estados de Goiás, São Paulo e Rio Grande do Sul;

17) Prosseguimento das obras na estrada de penetração Cuiabá-Pôrto Velho;

18) A ligação Bacabal-Belém do Pará será executada à conta de parcelas dos recursos orçamentários destinados à valorização do Vale do Amazonas.

A execução desta parte do programa rodoviário do Plano SALTE importará em Cr$ 2.880.000.000,00. Além desta parte, porém, há a relativa a equipamentos. Esperam os técnicos que os Estados apliquem 50 por cento que lhes cabe sôbre o aumento dos impostos de combustíveis, em face da Constituição, em equipamentos necessários à execução do plano em aprêço. Os dispêndios com equipamentos são estimados em Cr$ 348.000.000,00. E temos assim, para o sub-setor rodoviário, um total de investimentos de Cr$ 3.228.000.000,00.

c) Portos

Com base na arrecadação da taxa de emergência de Cr$ 5,00 por tonelada de mercadoria movimentada (decreto-lei n. 8.311, de 6 de dezembro de 1945) foi elaborado um programa para melhoramento de portos, importando em Cr$ 1.330.120.489,10, dos quais Cr$ 436.481.080,60 correspondem ao aparelhamento a adquirir. Seriam beneficiados os portos de Manaus, Belém, Natal, Cabedelo, Recife, Maceió, Salvador, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Imbituba, Laguna, Pôrto Alegre, Pelotas e Rio Grande. Além dêsses trabalhos, serão executados outros do seguinte gênero e valor:

	Cr$
Rios e canais	166.700.000,00
Portos a construir	148.000.000,00
Portos a completar, ampliar ou aparelhar	53.000.000,00
Portos fluviais a construir	14.000.000,00
Instalações rudimentares	8.000.000,00
Fixação de dunas	12.500.000,00
Aparelhamento	173.100.000,00
Portos em concessão por concluir	155.000.000,00
TOTAL	**730.300.000,00**

Foi elaborado, ainda, um programa de melhoria das condições de navegabilidade dos rios, com uma dotação de Cr$ 166.700.000,00.

Quanto à parte da frota marítima, foi considerado o programa que está sendo executado pelo Lóide Brasileiro e aconselhado o investimento de Cr$ 560.050.000,00 na aquisição de: 3 navios de passageiros para cabotagem; 5 navios mistos de longo curso; 3 rebocadoras para serviços portuários. A parte relativa à frota fluvial, que a princípio parecia tão promissora, desapareceu. Isto é, ela continuará como está. Nestas condições, por que inverter dinheiro na construção de portos e melhoria das condições de navegabilidade dos rios, se praticamente não temos frotas para êles?

Setor Energia

Depois de fazer considerações sôbre a balança nacional de energia, passa a definir a política nacional de eletricidade e examina as diretivas gerais do Plano Nacional de Eletrificação, elaborado sob os auspícios do Conselho Federal do Comércio Exterior, dando então a estimativa dos investimentos adicionais necessários ao desenvolvimento normal dos serviços de eletricidade, no período 1948-1953. E' previsto, em seis anos (e aqui o plano passa a ser sexenal), o acréscimo de 1.217.065 kw de potência geradora, inclusive a usina de Paulo Afonso com 112.000 kw, sôbre a capacidade total instalada em dezembro de 1947, de 1.496.859 kw.

a) Eletricidade

Montarão os investimentos, nos serviços de eletricidade, a Cr$ 7.331.660 milhares de cruzeiros, cabendo ..... 2.523.930 milhares de cruzeiros a entidades públicas, grupos ou emprêsas nacionais, 3.153.020 milhares à Brazilian Traction e 1.654.710 milhares à American and Foreign Power.

A fim de atender a uma rêde de 4.000 quilômetros de linhas rurais, está indicada uma dotação de Cr$ 100.000.000,00. Apoiado nos estudos realizados pela extinta Comissão da Indústria de Material Elétrico, se estabelece a possibilidade da instalação de um órgão industrial, importando num investimento de Cr$ ..... 540.000.000,00.

Os gastos totais do sub-setor de eletricidade serão da ordem de Cr$ 8.171.680.000,00, dos quais Cr$ 2.853.545.000,00 em divisas no exterior. Os serviços de produção, transmissão, transformação, distribuição e fornecimento, participam do total com Cr$ 7.331.660 milhares; os do Plano Nacional de Eletrificação, 200.000 milhares; os de eletrificação rural, 100.000 milhares e os da indústria pesada de material elétrico, 540.000 milhares.

Petróleo

E' dos menores relatórios o relativo ao petróleo. E o que preconiza se resume nos três itens seguintes:

1.º) Pesquisa intensiva em parte de algumas áreas das diferentes bacias sedimentárias, que atingem no Brasil a 300 milhões de hectares; aquisição de todo material e equipamento especializado necessário; perfuração de poços e execução dos trabalhos complementares. Orçamento: 1.150 milhões de cruzeiros.

2.º) Aquisição e montagem de refinarias para processarem 45.000 barris diários e ampliação e adaptação da refinaria da Bahia para tratar 5.000 barris diários. Os 30.000 barris restantes e necessários ao aumento do consumo interno, dentro de 4 anos, deverão ser atendidos pelas organizações já autorizadas a funcionar pelo Conselho Nacional do Petróleo. Orçamento: 650 milhões de cruzeiros.

3.º) Aquisição de 15 petroleiros de 15.000 toneladas cada um, ou tonelagem total equivalente. Orçamento: 700 milhões de cruzeiros.

Nestas condições, espera-se que, ao atingir o Plano SALTE o seu têrmo, esteja o Brasil atendendo às suas necessidades mínimas de petróleo. E aqui ocorre uma pergunta: que será feito do Estatuto do Petróleo em face do Plano SALTE.

Conclusão

Neste longo trabalho, à parte de algumas observações de crítica, há acima de tudo um esfôrço de divulgação. Acreditamos que o Plano SALTE esteja fundamente prejudicado, já, pois vários detalhes fundamentais que deveriam ser atendidos no segundo semestre de 1948, estão postergados para época indeterminada, de vez que não foi apresentado sequer um relatório, sôbre o complexo esquema enviado ao Legislativo. Nestas condições, é de crer que o mesmo tenha de ser refundido.

Uma conclusão, porém, deixamos bem patente: tem razão, o Sr. Presidente da República quando, em sua Mensagem a êle se refere chamando-o de Plano de Govêrno. Dadas as suas linhas gerais, êle se enquadra ao que, antes de 1930, os candidatos ao govêrno apresentavam ao eleitorado: uma plataforma. Aqui, é verdade, com exclusão das apreciações políticas.

Swift do Brasil

Frigoríficos em

RIO GRANDE -- ROSÁRIO -- UTINGA

Fábricas de Óleos Vegetais em

CAMPINAS - RIO PRETO

Agências e Filiais em todo território nacional

MATRIZ - Rua Dr. Falcão Filho, 56 - 10.º Andar - São Paulo

HÁ MAIS DE UM QUARTO DE SÉCULO
DISTRIBUIDORES MUNDIAIS DE PRODUTOS BRASILEIROS

Volta Redonda vai Distribuir Dividendo

A visita de um grupo de parlamentares à Usina de Volta Redonda, ocorrida a 7 dêste mês, ofereceu ensejo a que o Brasil fôsse amplamente informado das condições em que alí se está trabalhando no sentido de um maior fortalecimento da economia brasileira. Pela palavra do presidente da Companhia Siderúrgica Nacional, general Sylvio Raulino de Oliveira, foi procedida ampla exposição daquele importante parque industrial, inclusive o auspicioso fato de que os acionistas da Siderúrgica vão dentro em breve receber o seu primeiro dividendo.

Teve a seguinte composição, a delegação de parlamentares: deputados Erasto Gartner e senhora, Brasilio Pinheiro Machado e senhora, Lauro Lopes e senhora, Milton Prates e senhora, Nelson de Souza Sampaio e senhora, José da Rocha Ribas, João Ponce de Arruda e senhora, Otacílio Costa e senhora e filhas, João Guilherme Lameira Bittencourt, Fernando Nóbrega, senhora e filhos, Lafayete Coutinho e Orlando Espínola; jornalista Albino Ferreira Serpa e senhora, Raul Chambelland, Álvaro Castilhos Pennafiel e senhora, Armando F. Peixoto, Benedito Coutinho e Joaquim Inojosa e industriais Fernando Pessoa de Queiroz e Manuel Albuquerque Álves.

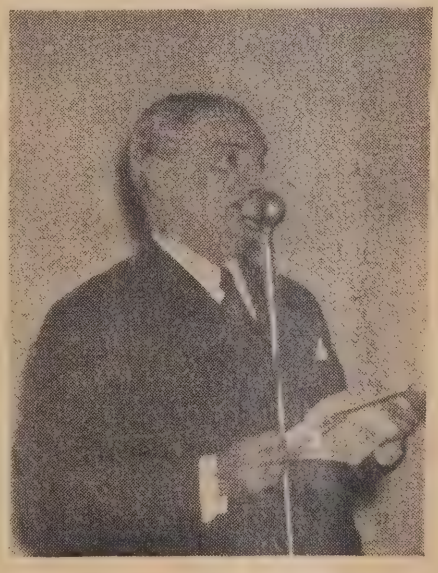
Os visitantes, que percorreram demoradamente a usina, desde a coqueria até os serviços complementares, foram acompanhados pelo General Sylvio Raulino de Oliveira, Sr. Armando Vidal e tenente-coronel Mário Gomes da Silva.

A seguir, transcrevemos o importante discurso pronunciado pelo presidente da C.S.N., por ocasião do jantar oferecido aos visitantes.

O DISCURSO

"E' com marcante júbilo que a Companhia Siderúrgica Nacional vê renovar-se, hoje, a honra de ser visitada por ilustres e destacados elementos do Congresso Nacional.

Dizer-vos quanto nos sensibiliza essa visita óbvio se nos afigura, mas dizer-vos da importância e apreço em que a temos, da alta significação que lhe atribuímos e do reconforto moral e incentivo que dela fruimós, é tarefa que se impõe por múltiplas e variadas razões.



O General Silvio Raulino de Oliveira, presidente da Companhia Siderúrgica Nacional, quando pronunciava seu discurso.

Vossa presença nesta casa significa para todos nós a oportunidade de prestar contas ao próprio povo do Brasil, de quem sois dignos e diretos representantes, das atividades de que fomos incumbidos e das responsabilidades de que estamos investidos.

E'-nos, por outro lado, reconfortante sentir o interêsse do próprio Govêrno em conhecer de perto, através de ilustres representantes de um de seus poderes o modo por que nos desincumbimos das árduas tarefas que, confiantemente, povo e govêrno depositaram em nossas mãos.

Reveste-se ainda de cunho mais significativo para nós o acontecimento de vossa visita, por isso que dentre vós se destacam membros das Comissões de Finanças das duas Casas do Congresso. Mais acentuada é, portanto, nossa satisfação em vos poder dar esclarecimentos diretos e concretos sôbre a maneira por que utilizamos os recursos financeiros que o povo do Brasil, diretamente ou por intermédio do Govêrno, nos confiou para realizar esta grande obra.

Escoado que foi cêrca de um ano depois de vossa última visita, vindes encontrar, desta feita, a usina de Volta Redonda completamente terminada. Ao estágio de avançamento de um ano atrás, estágio em que a produção atingiu

apenas a chapa grossa e o trilho, vieram juntar-se novos e mais interessantes recursos de produção que hoje permitem a entrega ao mercado de chapas finas, fôlhas zincadas e fôlhas de flandres.

Completou-se, assim, a grande obra de intalação no Brasil da siderurgia pesada com carvão mineral. "Fato consumado de incomensurável alcance para o nosso país". foram as palavras de fé e convicção com que o Exmo. Senhor Presidente da República o assinalou em sua Mensagem de 15 de Março, dirigida a todos vós do Congresso Nacional.

EFICIÊNCIA TÉCNICA

Trata-se agora de manejar êsse instrumento com eficiência técnica e econômica de maneira a corresponder aos anseios e esperanças de nosso povo que sempre viu, e com razão, na indústria pesada a base onde se alicerçaria a independência econômica do Brasil.

Tivestes a oportunidade de verificar nesta visita que os frutos já colhidos não deixem mais dúvidas sôbre o sucesso do empreendimento. E tal assertiva encontra fácil e sólida confirmação nos resultados já obtidos e revelados pelas estatísticas de produção de ferro, aço e subprodutos do carvão de nossa usina.

Iniciado o funcionamento da usina em 1946, entraram apenas em operação, durante aquêle ano, a Coqueria, o Alto forno e os Laminadores de desbaste e de trilhos e perfis. Em 1947 foram inaugurados os laminadores de chapas e de tiras a quente e a frio, sendo que êste último sòmente em Outubro começou a produzir. Foi agora, no correr do segundo trimestre de 1948, que pudemos contar com a produção de fôlhas de flandres e de fôlhas de zinco.

Enumerando êsses fatos é nosso objetivo mostrar que a produção obtida nos anos de 1946 e 1947 representa apenas uma modesta fração das possibilidades totais com que agora podemos contar e das ainda maiores com que contaremos em 1949.

Apezar disso já nos foi possível obter, em 1947, uma produção de cêrca de 150.000 toneladas de aço em lingotes, das quais 95.000 aproximadamente foram laminadas no correr daquele ano.

Nos programas previstos para 1948 a produção total de aço laminado deverá atingir perto de 200.000 toneladas e no ano próximo ultrapassar sensivelmente esta tonelagem.

Essas cifras têm o efeito mágico de acordar em nós a sensação nítida de que algo de novo se opera no País, de que algo de grandioso se gera e desenvolve que vai mudar definitivamente os destinos do Brasil. E tal sensação ainda mais se avantaja quando analisamos o fenômeno através o prisma econômico.

Algo se tem dito e mesmo esparsas críticas se têm levantado quanto à eficiência econômica de Volta Redonda. A Companhia Siderúrgica, entretanto, tem suportado pacientemente essas más críticas, pois adotou como princípio, e assim vem sempre agindo, responder apenas com realizações, com fatos concretos de impossível contestação.

PREÇOS

A questão dos preços tem sido glosada em vários tons, citando-se exemplos isolados de produtos em início de fabricação e que por isso mesmo têm seu custo elevado pelas naturais dificuldades daí decorrentes. A fôlha de flandres é o exemplo que hoje serve de mote aos que impatriòticamente procuram criticar a grande obra. Outros artigos, cuja produção já está regulada e que hoje competem facilmente em preço com os similares estrangeiros, deveriam, entretanto, ser citados em contraposição, como prova evidente de que dentre em pouco todos os produtos de Volta Redonda estarão nesta última condição.

Os trilhos, por exemplo, que constituem um produto que se fabrica em grande escala e que é elemento vital para o desenvolvimento de tôdas as demais atividades produtoras do Brasil, apresentam feição bem peculiar. De acôrdo com as últimas cotações publicadas no "World Markets" de 26 de Julho último, se compararmos os preços de trilhos importados "com absoluta isenção de direitos", com os preços de Volta Redonda, chegaremos à conclusão numérica de que as 7.000 toneladas embarcadas no mês de Julho em Volta Redonda trouxeram para o Brasil uma economia de Cr$ 1.450.000,00 sôbre a despesa que teria sido feita com a compra do mesmo produto importado.

Outros exemplos poderiam ser citados em que nossos produtos oferecem nítida vantagem de preço sôbre o similar importado, compensando dessa forma a despesa com produtos que ainda nos saem mais caros. Ninguém de boa fé poderá contestar que o resultado dessa compensação é que consulta o interêsse geral do País, por isso que representa o interêsse da coletividade

A aceitação e a progressão crescente das vendas dos produtos da usina são, por outro lado, prova evidente da eficiência da nossa organização comercial, da excelência do produto fabricado e da razoabilidade de seus preços. A comparação do movimento total de vendas da usina nos dois últimos anos e no primeiro semestre de 1948 nos revela que passamos, em cifras

redondas, de Cr$ 100.500.000,00 no primeiro ano para Cr$ 252.000.000,00 no segundo e Cr$ 344.400.000,00 no 1.º semestre de 1948.

NO 1.º SEMESTRE

As vendas da usina de Volta Redonda, no 1.º semestre dêste ano, compreenderam cêrca de Cr$ 240.000.000,00 de produtos de aço. Entre as vendas dêstes produtos, destacam-se as de trilhos para estradas de ferro e acessórios, que atingiram a cifra superior a Cr$ 80.000.000,00. Dessas vendas, cumpre destacar as exportações para o mercado exterior, que totalizaram a cifra ponderável de U$S 3,255,168.73, equivalente a Cr$ 59.830.001,20.

Encarando, agora, as transferências de fundos destinados à cobertura de encargos da Companhia e à aquisição de carvão americano, verificar-se-á um excedente de cêrca de U$S 700,000.00 a favor do Brasil, pagos que foram U$S 1,601,706.69 para o serviço da dívida do empréstimo americano e U$S 956,843.82 de carvão americano, comprado no mesmo período.

A Companhia Siderúrgica Nacional contribuiu, pois, para assegurar efetivamente divisas superiores à cobertura de suas mais vultosas necessidades de importação. Ainda sob o ponto de vista cambial é necessário não omitir a considerável massa de divisas auferidas pelo País, resultante da diminuição ou mesmo extinção de importações dos artigos hoje produzidos em Volta Redonda.

Todos os encargos da Companhia Siderúrgica Nacional, quer comerciais, quer financeiros, acham-se, portanto, atendidos, rigorosamente em dia, com recursos exclusivos do seu giro de negócios.

O empréstimo americano de U$S 45,000,000.00 já foi reduzido a U$S 43,586,910.00, donde se verifica a amortização, já realizada, de U$S 1,413,090.00, em conformidade com o plano do respectivo contrato.

Indo mais longe em nossa análise, poderemos afirmar, pelos elementos do balanço semestral, a existência, no 1.º semestre de 1948, de um lucro líquido da ordem de Cr$ 70.000.000,00. Dêsse lucro, depois de deduzidas as reservas estatutárias e o prudente fundo de depreciação, poderá a Companhia Siderúrgica Nacional distribuir o seu 1.º dividendo de 6% ao ano, ou seja, no semestre, de Cr$ 6,00 por ação. E' fato auspicioso, decisivo e garantidor da segurança econômica do empreendimento e que, por isso mesmo, precisa ser assinalado com destaque.

DIVIDENDOS

Tal resultado — a distribuição de dividendos — significa: que o Tesouro Nacional vai ficar desonerado do pagamento de Cr$ 15.000.000,00 de dividendos, das ações preferênciais dos Institutos de Aposentadoria e Caixas Econômicas; que o Tesouro Nacional receberá, no semestre, uma quota de Cr$ 18.017.052,00 proveniente dos dividendos das ações ordinárias que possui; que os 43.000 acionistas particulares da Companhia receberão a primeira recompensa do gesto de patriotismo e confiança que tiveram ao ser lançado o grande empreendimento.

Como vêdes, são felizmente números e não palavras com que se pode medir o sucesso da grande realização do povo brasileiro, sucesso êsse que é apenas a garantia de resultados ainda mais expressivos em futuro próximo.

E tal sucesso, ditam os imperativos da justiça que assim se proclame, resultou da cooperação do atual Govêrno, de que sois parte integrante, o qual, sem medir sacrifícios, sempre apoiou os esforços solicitados em prol da execução do notável empreendimento. Da atuação pessoal do Exmo. Senhor Presidente da República que, ao assumir seu Govêrno, não trepidou em conceder os recursos financeiros que ainda faltavam para completar a obra e que se cifravam, então, em quantia superior a um bilhão de cruzeiros, derivaram os resultados que acabamos de enumerar e que confirmam o acerto das decisões tomadas por Sua Excelência, baseadas na convicção que sempre depositou no empreendimento.

Cabe-me ainda trazer ao vosso conhecimento algo de mui significativo que resultou das atividades dêste 1.º semestre. Estou autorizado a informar aos ilustres representantes do Congresso Nacional, aqui presentes, que o Exmo. Senhor Presidente da República vai dirigir uma mensagem ao Congresso propondo a aplicação de forte porcentagem, no mínimo 50%, do valor dos dividendos que couberem ao Tesouro Nacional, no desenvolvimento e criação de obras sociais em benefício dos operários e empregados da Companhia Siderúrgica Nacional, em todos os Estados da União onde ela exerce a sua atividade. E' êste mais um nobre gesto, com o qual Sua Excelência confirma a preocupação e o especial carinho que sempre tem dedicado ao amparo e proteção de nosso proletariado.

Terminando, Senhores Congresistas, quero, mais uma vez, agradecer a honra de vossa visita e fazer em meu nome pessoal, no da Diretoria e no de todos os operários e demais serventuários da Companhia Siderúrgica Nacional, os mais ardentes votos pela felicidade pessoal de cada um de vós e de vossas Exmas. Famílias.

Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro

O Balanço geral da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, encerrado em 30 de junho e relativo ao primeiro semestre do ano corrente, serve para apontar como a importante instituição de crédito popular vem sabendo se ajustar à política econômico-financeira preconizada pelo Govêrno Federal, de molde a pôr um limite à inflação creditícia, dentro porém de um critério de justiça e equilíbrio, sem provocar desajustamentos prejudiciais à própria estrutura social do país. Em circunstâncias como aquela que ora atravessamos é, de tôda sorte, natural que uma política geral de limitação e disciplinação nos setores da economia e da finança venha a provocar, de início, uma espécie de choque. Desde porém que se processe o natural entrosamento dos fatos, numa compreensão de que participam o Poder Público e os grupos privados, tudo se recompõe. E' tal como se fôsse um processo de reeducação ou um fenômeno de readaptação.

Se compararmos alguns números do balanço do primeiro semestre de 1948 com o do segundo semestre de 1947, teremos a comprovação de que o equilíbrio verificado na atuação da Caixa Econômica se comprova na constância da evolução das linhas mestras dos grandes movimentos. Em 31 de dezembro o volume dos depósitos era da ordem de Cr$ 2.939.412.327,40 e, em 30 de junho, atingira a Cr$ 2.903.750.114,00. Desta parte, 2.393.577.594,30 correspondem aos "Populares", que abrangem, desta forma, maioria absoluta dos recursos confiados à tradicional entidade. Houve uma pequena redução no total nos depósitos, no primeiro semestre do ano corrente, se compararmos o seu total com parcela similar do segundo semestre do ano passado. Semelhante redução, porém, encontra clara explicação desde que consideremos a situação geral, quando as classes menos favorecidas sentem mais fortemente os resultados da crise através do maior encarecimento da vida. E' de ver, então, que a maior parte do recuo havido deve-se, especialmente, ao retrocesso no título dos depósitos populares, que desceram de Cr$ ..... 2.402.065.460,00 para Cr$ ..... 2.393.577.594,30. E' notar, porém, que aumentou a parcela dos depósitos a prazo fixo.

Se nos voltamos para o item relativo aos empréstimos, encontramos, para 30 de junho último, um total de Cr$ 2.323.187.583,30 sendo que Cr$ 1.614.391.701,30 devidos aos de longo prazo e Cr$ 703.795.882,00. Em 31 de dezembro do ano próximo findo o total geral dos empréstimos era de Cr$ 2.160.855.625,00. Houve aqui um substancial aumento, destacando-se então a parte saliente que neste aumento coube às operações sôbre hipotecas particulares. No grupo de negócios a médio e curto prazo, cumpre registar que os empréstimos sôbre penhores evoluiram muito pouco, atingindo na segunda metade do ano em curso um total de Cr$ 167.590.368,40. Os penhores a restituir estão computados, nas contas exigíveis transitórias, com um valor da ordem de Cr$ 3.142.288,60.

Para uma melhor visão da situação geral da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro conforme o balanço encerrado a 30 de junho transacto, reportamo-nos ao resumo seguinte, por grandes títulos:

ATIVO		PASSIVO	
	CR$		CR$
Val. disponíveis.....	258.848.634,40	Contas exigíveis.....	2.964.198.735,10
Val. em circulação.....	2.877.491.291,90	Contas de regulariz. ..	9.827.885,10
Val. patrimoniais.....	215.442.992,00	Contas patrimoniais...	377.756.301,10
Val. de compensação...	3.356.449.638,50	Contas de compens. ..	3.356.449.638,50

Na demonstração da receita e despesa observamos uma receita total de Cr$ 127.174.763,90, cabendo dêste total aos juros credores a parcela de Cr$ ..... 111.280.100,20, que com "lucros diversos" perfaz um total de Cr$ 116.401.281,90 de receita financeira; a receita administrativa somou Cr$ 2.229.395,10; a renda patrimonial, Cr$ 1.526.712,40; a receita extraordinária, Cr$ 3.565.026,10 e a receita de exercícios anteriores, Cr$ 3.152.345,40. Computando a parte da despesa, encontramos o registo de um resultado econômico na ordem de Cr$ 28.243.939,30, deduzidas da receita a despesa financeira, de Cr$ 60.912.726,10, a despesa administrativa de Cr$ ..... 37.100.149,80; a despesa patrimonial de Cr$ 329.958,90, a despesa extraordinária de Cr$ 390.600,30 e a despesa de exercício anteriores de Cr$ 197.389,50.

O resultado econômico do exercício foi distribuido entre as contas patrimoniais (Cr$ 8.473.181,80), o fundo de gratificação (Cr$ ..... 8.473.181,80) e o fundo de reserva com Cr$ 11.297.575,70

Ante a evidência dos números não há por onde fugir à realidade de que a Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, seguindo passo a passo a orientação econômico-financeira ditada pelo govêrno federal, vai contribuindo de maneira decisiva para que o Brasil logre superar a conjuntura a que foi arrastado. A solidez que lhe dá base, fruto de uma tradição que vem desde o século passado, no conceito popular, é uma fonte inesgotável de fôrças, graças à qual a tradicional entidade pode se manter sobranceira, fiel aos seus propósitos e ao seu programa de tanta significação social para o país.

S. E. S. I.

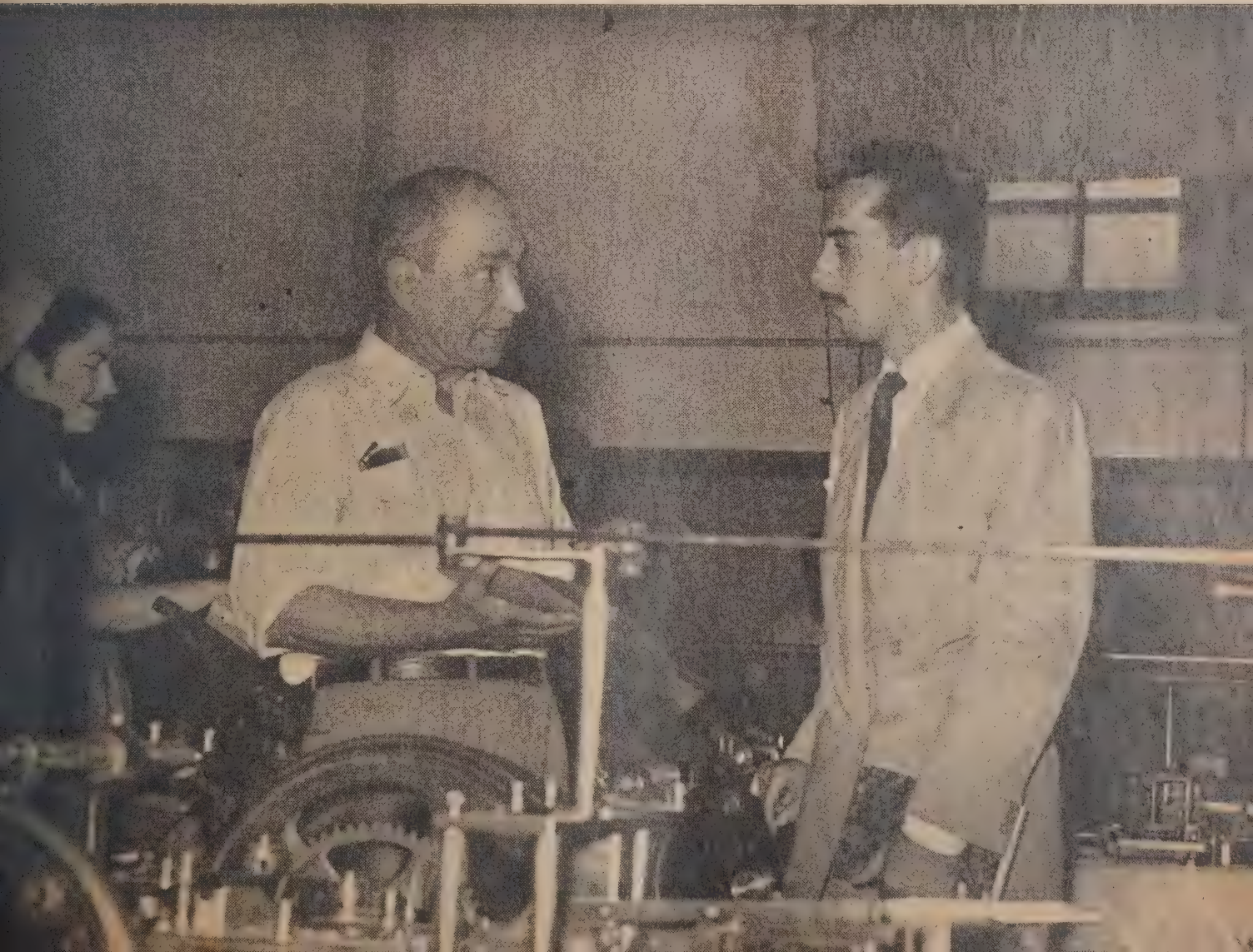
Embora já largamente disseminado por todo o país, não podemos afirmar ainda ser comum o uso de iniciais para a designação de entidades públicas e particulares, como é arraigado hábito nos Estados Unidos e em outras partes. Contudo, algumas entidades entre nós se tornaram tão conhecidas, e entre as camadas populares encontraram tão grande receptividade pelos serviços prestados, que a sua designação se popularizou precisamente pelas iniciais.

E' o caso do S. E. S. I.

Quem quer que divise estas iniciais, numa ambulância que passa em disparada, numa ficha de contrôle, na fachada de um centro social, ambulatório, maternidade ou centro de saúde, imediatamente as associa ao Serviço Social da Indústria.

O que é êste serviço, o que tem feito e os resultados alcançados, os sentimentos que o inspiraram e sua projeção futura, está descrito na reportagem que publicamos a seguir e na qual se detalha uma das obras de maior repercussão social no País.

As fotos da página dão idéia de duas das suas principais atividades — o cuidado pela vida do operário e sua família.



Política Social do Brasil

EM certas passagens de nível, alteia-se uma tabuleta em que se lê êste apêlo à atenção do transeunte distraído: "Pare, olhe e escute".

No Brasil, está se processando ingente movimento de política social, pela estruturação de meritória obra das classes patronais: a assistência permanente aos trabalhadores, digna de ser assinalada à atenção do público, pois é exato que estranhos aos seus benefícios, relativamente, poucos a conhecem de fato e os demais ainda não tiveram ensejo de se deter no exame do que já se faz e do muito que há de ser feito, eis que se trata, afinal, de uma inovação, ainda, por assim dizer, em fase inicial, em nosso meio proletário.

Parece-nos, portanto, azado o momento para alertar o leitor a que pare, olhe e escute, porque em verdade, é esta uma advertência oportuna e útil, convindo à coletividade que cada um coopere para a obra, uns pela ação direta do seu concurso, outros pelo estímulo moral do seu aplauso.

Com efeito, a evolução da política trabalhista do Brasil, plasmada em vários órgãos que, assim nos domínios da ordem jurídica, como no campo da ação social, definem o alto espírito de aproximação entre as classes de empregadores e de empregados, possibilitou o advento de outras instituições, que marcam uma etapa culminante, para o progresso econômico e moral do país.

POSIÇÃO DOS SERVIÇOS SOCIAIS

Por isso mesmo, encimando o edifício da organização trabalhista, cujas entidades se entrosam como as grandes peças que integram e animam um poderoso sistema de ação pública, as novas instituições, que são os Serviços Sociais, projetam-se no espaço social como imponente abóboda, que tem a sua chave na harmonia das fôrças conjugadas, numa composição de equilíbrio e beleza, para maior destaque do conjunto estrutural.

Como corpo central do edifício, temos a Consolidação das Leis do Trabalho, com a normação de prerrogativas e obrigações, firmadas em hábeis e pacíficas conquistas do trabalhador.

De um lado, constituindo uma ala do edifício, estão os órgãos da Previdência Social, cujo espírito de proteção ao trabalhador tem que ser mantido e consolidado, não desvirtuado, nem amortecido, sob pena de sacrificar a unidade do conjunto.

De outro lado, desenvolve-se a ala dos Serviços de Aprendizagem, fecunda criação que está proporcionando aos trabalhadores e seus filhos, atraentes oportunidades para

O S.E.S.I. não é um círculo fechado. Antes pelo contrário, está sempre aberto à recepção democrática de idéias e sugestões. Na foto abaixo, uma reunião presidida pelo Sr. Euvaldo Lodi, Presidente da Confederação Nacional da Indústria.

o aprimoramento ou aprendizagem profissional e vem a ser, pois, a grande escola de trabalho, da qual o Brasil há de colhêr, em fartas messes, novos elementos humanos, para o seu desenvolvimento econômico e social, em benefício do indivíduo e em proveito da coletividade, no campo das atividades produtoras.

E, finalmente, culminando o complexo da edificação trabalhista, ergue-se o zimbório dos Serviços Sociais.

Como todo edifício tem uma expressão própria, uma fisionomia característica, que o distingue dos demais, como que lhe dando personalidade, cabe aqui assinalar que o grande significado das conquistas do trabalhador brasileiro está estampado, em linhas definidas, no estilo da nossa formação espiritual, como o "facies" que o ilumina de uma alma própria — fôrça é reconhecê-lo, por não comportar dúvidas, e justo é proclamá-lo, para merecido incentivo.

E' a índole compreensiva das nossas classes patronais, reflexos do espírito cristão da "gens" brasílea, cujas origens morais remontam ao próprio ato possessório da terra descoberta, erigida a cruz de Cristo com o brasão da conquista, como o primeiro esfôrço civilizador de construção no solo virgem, como um signo de fé e acolhimento, de vontade e ação, de jus e poder.

MOVIMENTO PIONEIRO

A projeção dos Serviços de Aprendizagem e dos Serviços Sociais, as novas fôrças de ação pública, que vieram juntar-se à arregimentação da política trabalhista no Brasil, é, pois, uma afirmação do espírito compreensivo das classes patronais.

E a flâmula do pionismo dessas organizações foi hasteada em um grande quartel-general de empregadores: a Confederação Nacional da Indústria, onde milita o espírito novo dos capitães da indústria nacional.

Primeiro, surgiu o SENAI (Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial), mobilizado em estabelecimento que se vão multiplicando no país, a evidenciar, já em benefício apreciáveis, os resultados dessa iniciativa, que veiu ao encontro da solução de um dos mais importantes problemas de ordem econômica e social no Brasil, inspirada por uma das cardiais concepções da democracia ativa — uma oportunidade para todos.

Até então, práticamente e de modo geral, por assim dizer, ao homem de condição modesta, tangido pela necessidade de procurar meios de subsistência, só era possível adquirir uma aptidão profissional na aprendizagem feita no próprio trabalho, na condição de aprendiz, praticante ou ajudante.

Era a luta penosa do ganha-pão, mínima ou nenhuma a esperança de rápido progresso, porque o esfôrço físico no rendimento de ajudar, na contra-prestação do salário recebido, e a dificuldade de apreensão, nascida da própria deficiência, senão ausência de comezinhos elementos de instrução primária, reduziam a possibilidade de aprender a uma angústia de marca-passo, só se desenvolvendo as suas aptidões, após longo labutar,

Cultuando a memória de um grande brasileiro, cuja inteligência incomum e extraordinária capacidade estiveram sempre dedicadas aos superiores problemas da indústria, o S.E.S.I. inaugurou, no trigésimo dia do passamento do Senador Roberto Simonsen, o seu retrato. A foto foi tomada durante a solenidade, à qual estiveram presentes as mais destacadas personalidades da indústria.

com escassas oportunidades de adquirir ou melhorar os recursos da instrução.

O efeito destas circunstâncias de fato no espírito do aprendiz, e, depois, já do próprio operário, gerava recalques de reflexos manifestos na ordem econômica e social, através das lacunas de aptidões profissionais e de formação moral, fermentado o domínio espiritual, em que os germes de ideologias exóticas encontram sempre o adequado caldo de cultura, para eclodir em malefícios ao rendimento da produção e em ameaças, senão em lesões da estrutura social.

Dêste estado de coisas, três ordens de efeitos daninhos exsurgem: o sacrifício dos inadaptados, o prejuízo dos patrões e o fatal descompasso da produção, com repercussões sensíveis na economia coletiva.

ESPÍRITO SOCIAL

A Confederação Nacional da Indústria tomou a iniciativa adequada à solução do problema, sugerindo e obtendo a imposição legal aos empregadores de uma contribuição na base de 1% dos salários pagos aos empregados, para suporte econômico da manutenção de um órgão apto, assim como recebeu do govêrno a necessária delegação de poderes, para empreender a organização e financiamento do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), cujo feliz êxito vai se acentuando, dia a dia, em vários pontos do país.

A viabilidade franca e o sucesso já notavel do SENAI, em bases tão seguras, bem depressa induziram a Confederação Nacional da Indústria a refletir sôbre a necessidade da instituição de uma nova entidade de natureza diversa, mas, também, em proteção do trabalhador e no interêsse do patronato.

SESI: UMA FÔRÇA ATRAENTE

Tratava-se do Serviço Social da Indústria, já consagrado na abreviatura SESI, organização sôbre cujos fundamentos passamos a fazer um "close up".

Em 9 de maio de 1946, realizou-se, nesta capital, uma reunião em que o Sr. Euvaldo Lodi, na qualidade de presidente da Confederação Nacional da Indústria, dirigindo-se aos presidentes das Federações das Indústrias de São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Pernambuco e Paraná, respectivamente, Srs. Roberto Simonsen, Americo Renné Giannetti, Herbert Bier, Antonio Alves Pereira e Heitor Stockler de França, representando a totalidade dos órgãos sindicais de grau superior da indús-

Colocação e reemprêgo, são dois assuntos aos quais dedica o S.E.S.I. o maior interêsse, visando garantir vida regular ao operário e suprimento de mão de obra constante à indústria.

tria, existentes no país, expôs e justificou longamente a necessidade e oportunidade de ser criado um órgão com as finalidades de estudar, projetar, realizar e supervisionar serviços, providências ou medidas de defesa e valorização do trabalhador da indústria, bem como de sua família, ao lado de medidas de estímulo e desenvolvimento da produção industrial do Brasil, em função de uma sábia e elevada política de fortalecimento da economia social, desenvolvendo, cada vez mais, o espírito de solidariedade humana e o bem estar social dos trabalhadores.

Pronunciaram-se, favoravelmente todos os presentes, que consideraram o assunto como de natureza urgente, tendo sido sugeridas várias formas, e, finalmente, aquela autoridade recebeu delegações de poderes para pleitear junto do govêrno federal a expedição de um decreto-lei, criando a instituição projetada.

Desenvolvidas as gestões necessárias junto dos poderes públicos, já no dia 28 de junho de 1946, publicava o "Diário Oficial" o decreto-lei n.º 9.403, datado de 25 do mesmo mês, atribuindo à Confederação Nacional da Indústria o encargo de criar, organizar e dirigir o Serviço Social da Indústria e dar outras providências.

RAZÕES DE ESTADO

As considerações em que se funda êsse diploma legal, os dispositivos que o enformam e os que se encontram no regulamento, estão em perfeita consonância com a ideação construtiva em que se inspirou a iniciativa criadora da novel instituição, conforme passamos a coligir.

As dificuldades surgidas na vida social e econômica do país, com intensa repercussão geral, especialmente no seio das classes menos favorecidas, como efeitos do após-guerra, sugeriram ao Estado um comportamento adequado à solução que se impunha, quer concorrendo diretamente para ela, quer favorecendo e estimulando a cooperação das classes em iniciativas tendentes a promover o bem estar dos trabalhadores e de suas famílias.

E para a consecussão de tais objetivos, em relação aos trabalhadores na indústria e atividades assemelhadas, possibilitando, como necessidade indeclinavel, a melhoria do padrão geral de vida no país, o aperfeiçoamento moral e cívico e o desenvolvimento do espírito de solidariedade entre empregados e empregadores, houve que atentar nas providências necessárias no sentido da defesa dos salários reais do trabalhador, compreendendo a melhoria das condições de habitação, nu-

Qual a influência da vida particular do operária na sua produção? De que maneira pode o operário ser assistido em suas dificuldades? Êstes modernos setores da pesquisa social merecem a atenção devida do S.E.S.I. e a foto nos mostra um pesquisador social em ação, ouvindo uma operária.

trição e higiene, a assistência em relação aos problemas domésticos, as pesquisas sociais no campo da economia e as atividades educativas e culturais, para a valorização do homem e os incentivos às atividades produtoras.

Nessa ordem de considerações, como consequência última, foi especialmente visada a necessidade de incentivar o sentimento e o espírito de justiça social, concorrendo para destruir em nosso meio os elementos propícios à germinação de influências dissolventes e nocivas aos interêsses da Nação.

EM POSIÇÃO DE COMANDO

Tendo a Confederação Nacional da Indústria oferecido o seu concurso a essa obra, o govêrno confiou-lhe a missão de criar, organizar e dirigir o SESI, com entidade jurídica, nos têrmos da lei civil, o qual tem sede e fôro na capital da República, atribuída a sua presidência ao presidente daquela Confederação, competindo ao mesmo desempenhar as suas funções, em cooperação com os serviços afins, existentes no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

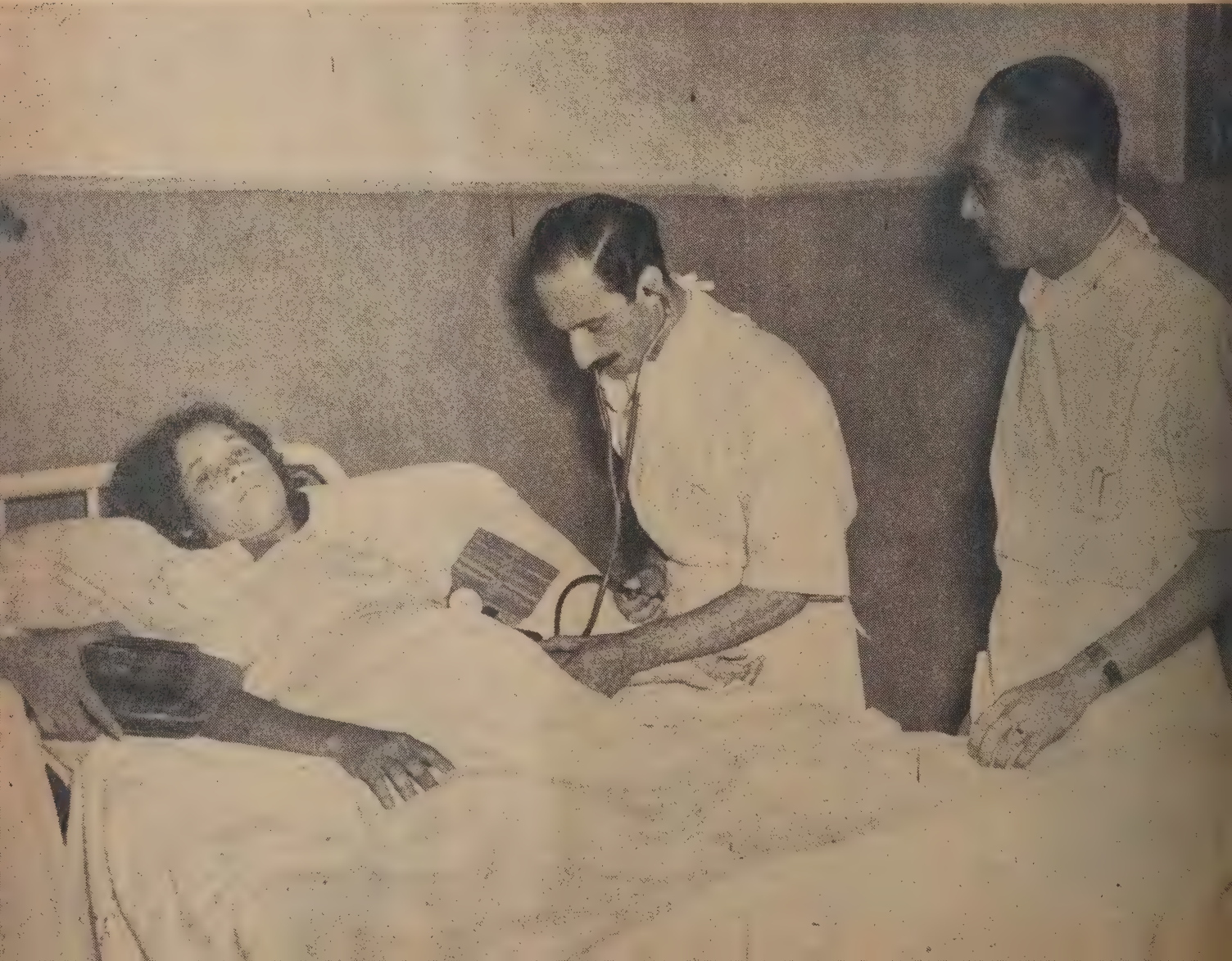
E o ato oficial de confiança fundou-se na consideração dos resultados que as experiências já realizadas evidenciaram com o aproveitamento da cooperação das entidades de classe, em empreendimentos de interêsse coletivo, de que é padrão o Serviço Nacional de Apredizagem Industrial.

PODER DE AÇÃO

Como fonte de receita, para a realização das suas finalidades sociais, ao SESI foi assegurada, a partir de 1 de julho de 1946, uma contribuição mensal obrigatória, a cargo exclusivo dos empregadores, à razão de 2% sôbre o montante das remunerações pagas aos seus empregados, recaindo êsses encargos nos estabelecimentos industriais enquadrados na Confederação Nacional da Indústria, bem assim nas emprêsas quer de transportes, de comunicações e de pesca, quer comerciais ou de outra natureza, que explorem, acessória ou concomitantemente, qualquer das atividades econômicas próprias daqueles estabelecimentos.

O montante básico é o mesmo sôbre o qual incide a contribuição devida ao instituto de previdência ou caixa de aposentadoria e pensões a que esteja filiado cada estabelecimento ou emprêsa, e a respectiva arrecadação é feita por essas instituições conjuntamente com as contribuições que lhes são devidas, cabendo-lhes, a título de

Na Maternidade São Gonçalo uma operária é assistida por médicos e enfermeiras do S.E.S.I.



indenização por despesas ocorrentes, 1% das quantias arrecadadas para o SESI.

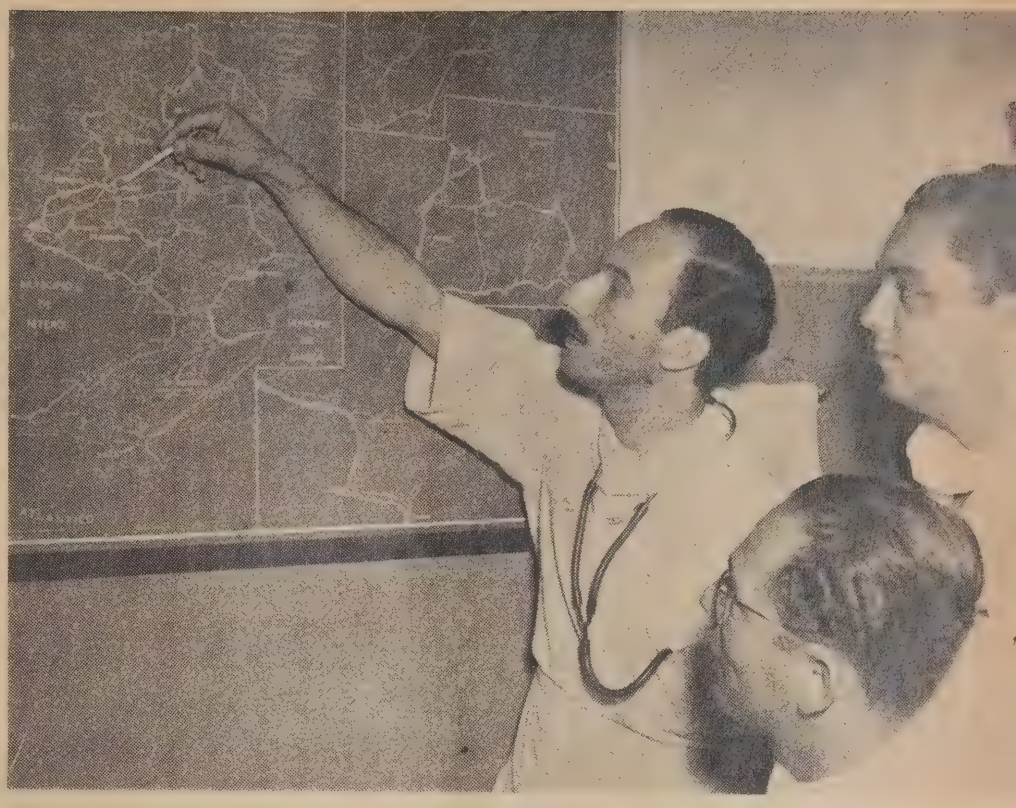
Também constituem recursos as doações e legados, as subvenções e as multas arrecadadas por infração de dispositivos legais, regulamentares e regimentais.

Para que cada região seja beneficiada pelos fundos nela arrecadados, pelo menos 75% da arrecadação respectiva hão de aí ser aplicados.

Os bens, rendas e serviços do SESI, assim também tôdas as operações em que figure como donatário, adquirente ou cessionário de bens ou direitos de qualquer natureza, gozam de isenção de todos os impostos da União e da Prefeitura do Distrito Federal, devendo os governos dos Estados e dos Municípios estender-lhe as mesmas regalias e isenções.

As ações em que o SESI é autor, réu ou interveniente, correrão no juízo privativo da Fazenda Pública e a sua dívida ativa, seja de contribuições e de multas, seja de quaisquer obrigações contratuais, é cobrada judicialmente, segundo o rito processual dos executivos fiscais.

Na hipótese de dissolução do SESI, reverterá o patrimônio à Confederação Nacional da Indústria e afora os casos de dissolução em virtude de lei, só poderá cessar a sua atividade, por deliberação to-



A assistência à mãe e à criança recebem do Serviço Social da Indústria a mais dedicada atenção. As duas fotografias da página dão nítida idéia desta preocupação, pois nos mostram um grupo de médicos examinando um mapa onde se destacam os vários postos assistenciais do S.E.S.I., e um grupo de mães aguardando oportunidade num serviço de assistência pré-natal mantido pela instituição.

No Berçário Helena Regis Bittencourt, dezenas de filhos de operários encontram os melhores cuidados médicos, que vêm diminuindo progressivamente a mortalidade infantil entre o proletariado.

mada por três quartas partes do Conselho de Representantes da Confederação, em reunião especial, a que compareça a totalidade das federações filiadas, e devidamente homologada pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio.

OS OBJETIVOS DO S.E.S.I.

Além dos objetivos já enunciados, há ainda a considerar os de colaborar com as instituições de previdência social, a que se acham filiados os contribuintes do SESI; promover estreita colaboração com os órgãos públicos ou particulares, de finalidades assistenciais; desenvolver o trabalho e cursos especializados em serviços sociais; conceder bôlsas de estudos; estabelecer condições de cooperação de escolas e de organizações especializadas e tomar providências aconselháveis ao fomento de estudos indispensáveis aos seus objetivos; realizar estudos e pesquisas sôbre o custo da vida, eficiência da produção individual e coletiva, condições racionais de trabalho e demais elementos ligados à vida econômica do trabalhador; publicar e divulgar conhecimentos relativos aos problemas sociais, através de organizações adequadas; incentivar os serviços que visem aumentar o bem estar social e estimular sadios meios de recreação dos trabalhadores e respectivas famílias, sobretudo quanto a diversões, esporte e turismo; divulgar estudos e pesquisas sôbre os problemas observados, oferecendo sugestões para a criação de um ambiente propício à educação cívica e ao enriquecimento do patrimônio moral do país.

ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Pela portaria n.º 113, de 20-7-46, do ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, de acôrdo com disposição do decreto-lei que instituiu o SESI, foi aprovado o regulamento respectivo, da autoria do Conselho de Representantes da Confederação Nacional da Indústria, assim constituído: Srs. Euvaldo Lodi, Arthur Tavares de Moura, Gastão de Brito e Antônio Horácio Pereira.

Depois de formular os objetivos sociais, nos têrmos já expostos, o regulamento dispõe que o SESI funcione em íntima colaboração e articulação com os estabelecimentos industriais, através dos respectivos órgãos sindicalizados, visando o estabelecimento de um sistema nacional de assistência social, com unidade de objetivos e de planos gerais, mas adaptavel aos meios peculiares às várias regiões do país.

Mantendo uma administração geral de planejamento, coordenação e "contrôle", por meio de um conselho e de um departamento de âmbito nacional, o SESI desdobra a sua jurisdição territorial, através de administrações regionais, para

A vida de mais um brasileiro é assegurada através cuidados técnicos que o S.E.S.I. se esforça por tornar acessíveis a cada vez maior número de operários.

a execução direta e fiscalização dos trabalhos a seu cargo, as quais compreendem conselhos e departamentos regionais, como organizações modeladas por aquêles órgãos centrais, e, pois, com atribuições semelhantes.

Conselho Nacional — Constitui-se de um presidente nato, que é o presidente do Conselho Nacional da Indústria, e tem o encargo de executor das delibirações, respondendo pela forma e a oportunidade com que foram executadas; dos presidentes das federações industriais reconhecidas oficialmente e filiadas à Confederação Nacional da Indústria; de um ou mais representantes, até o máximo de três, de cada conselho regional, na razão de um por duzentos mil operários ou fração, existentes na base territorial respectiva; e de um representante do Ministério do Trabalho e outro do Ministério da Guerra, designados pelos respectivos titulares, e de um terceiro dos órgãos arrecadadores.

O Conselho Nacional estabelece as diretrizes gerais que devem ser seguidas pelas administrações regionais na assistência social ao trabalhador industrial e assemelhado em todo o país; aprova a distribuição de fundos às administrações regionais, para a execução de seus serviços; aprova quer o orçamento do Departamento Nacional, quer a prestação de contas e o relatório do dito Departamento, assim também o relatório anual dos departamentos regionais e a designação e o modo de funcionamento das delegações do SESI nos Estados onde não haja federação industrial reconhecida e filiada à Confederação Nacional da Indústria; determina as diárias e ajudas de custo de seus próprios membros e delega no Departamento Nacional a execução de serviços regionais, nos casos de falta reiterada de cumprimento de disposições legais, regulamentares e regimentais e de instruções de caráter obrigatório, ou de haver comprovada ineficiência da respectiva administração; autoriza a transferência de verbas solicitadas pelo Departamento Nacional, dentro do orçamento aprovado.

Departamento Nacional — Órgão de coordenação entre o Conselho Nacional e as administrações regionais, também exerce as funções de órgão executivo para o Distrito Federal e é dirigido pelo presidente da Confederação Nacional da Indústria, constituindo-se de divisões, subdivisões e seções julgadas necessárias à orientação geral do serviço que lhe é atribuído.

Conselhos Regionais — Nos Estados em que há federação de indústrias, existe um conselho regional, constituído dos seguintes membros: o presidente da federação de indústria local, que é o seu presidente nato; três representantes, e igual número de suplentes, dos sin-

dicatos dos empregados da indústria, indicados pelo órgão federativo competente; um representante do Ministério do Trabalho e um do govêrno do Estado, designado pelo respectivo chefe.

Departamentos Rigionais — Cada departamento regional é dirigido pelo presidente da federação das indústrias, assistido por diretores de divisão, de competência comprovada e por êle nomeados.

O BOM COMBATE

Como se vê das suas finalidades e organização, o SESI é, acima de tudo, uma instituição que coordena os meios práticos para a execução de um programa, com recursos financeiros, fornecidos exclusivamente pelos empregadores, mediante uma contribuição compulsória, tendo em vista proporcionar aos trabalhadores da indústria não só benefícios de ordem material, como ainda, já numa esfera de mais alta cogitação, o desenvolvimento das faculdades morais e cívicas, para melhor integração dêles no plano social, como valores ponderáveis, capazes de, pelo sentimento de solidariedade coletiva e por conveniente compreensão de deveres e oportunidades, atingir um "status", em que um novo sentido de estímulo e de cooperação, nascido da simpatia humana pelas classes patronais, traga à sociedade, com caráter de permanente solidez, a fôrça de equilíbrio e o censo da ordem entre quantos, no campo da economia industrial, concorrem com o seu capital e com o seu trabalho, para o engrandecimento da Nação.

Dessa forma, o SESI atinge e domina o plano espiritual, onde o entrelaçamento dos empregadores e empregados na indústria, cria possibilidades grandiosas em favor da economia comum, dando a uns a justa compreensão do que vale estimular e zelar a cooperação cordial dos trabalhadores, e a êstes a consciência de que o seu esfôrço em bem servir é condição do feliz êxito da emprêsa, em cujo progresso e solidez, encontram uns e outros, o apoio econômico e moral, necessário às condições de existência de cada um.

Essa fôrça de equilíbrio e ordem é a grande arma com que o espírito cristão, mobilizado em seus melhores sentimentos de humanidade e em seus mais vigorosos impulsos de confraternização, há de dar o bom combate às perversões políticas que, iludindo os trabalhadores, dêles só pretendem servir-se como instrumento para a escalada do poder, em seu nome e, depois, fatalmente, oprimí-los, sob o mais duro regime de submissão, pela camarilha dominadora, como se vê alhures, onde o exemplo vale por terrível advertência.

E o processo de iludí-los e dominá-los está em fomentar prevenções e descontentamentos, intranquilidades e reivindicações, sabotagens e ciladas, incompreensão e desentendimento, desajustes e irri-

Na maternidade do Rocha, nasce Sônia, a primeira criança que viu a luz do dia sob os cuidados assistenciais do S.E.S.I.

Na sua dedicação à vida infantil, o S.E.S.I. não se preocupa apenas em proteger as mães e os recém-nascidos. Volta-se para os adolescentes, e aqui estão dois expressivos flagrantes do Clube dos Sésinhos, entidade destinada a levar aos escolares o gôsto pelo estudo das ciências e da técnica através a leitura amena e a prática agradável da sociabilidade. Os flagrantes foram tirados por ocasião da posse da diretoria do Clube dos Sésinhos.

tações, carestias e privações, sofrimentos e desespêros, para, afinal, na hora propícia do "clímax", ser desfechado o golpe da tomada do poder.

Por isso mesmo, todo esfôrço social no sentido de possibilitar sinceramente a solução dos problemas para uma melhor consideração dos interêsses dos trabalhadores, é obra que contraria prática e eficazmente os planos de ação política dos agitadores, a cujas ambições rasteiras só convêm a confusão e a desesperança, de que é consequência visada o apêlo à aventura de um salto para outro regime social e político, em que os trabalhadores estão entre as maiores vítimas.

INIMIGO À VISTA

A prova evidente de que os serviços sociais, criados e mantidos sob as melhores inspirações de justiça social e patriotismo militante, pelas classes patronais da indústria e do comércio, vêm alcançando crescentes resultados de ordem prática, está, sem dúvida, em que já se procura desmerecê-los e falseá-los, debilitá-los e destruí-los, por meio de capciosa tentativa de transferí-los para os poderes de direção de outras entidades, já bastante sobrecarregadas pela solução dos seus próprios problemas.

Outro não deve ser o espírito do projeto que um deputado sabidamente comunista, ainda com assento na Câmara Federal, por efeito da política eleitoral de legendas, apresentou à consideração dos seus pares, no sentido de serem incorporados os serviços sociais da indústria e do comércio nos institutos da previdência social.

E' que os serviços sociais estão "dando no couro", isto é, vão atingindo os seus justos objetivos de real assistência aos trabalhadores.

Ora, de forma alguma pode isso convir aos agitadores, porque as condições sociais que favorecem os seus planos de mistificação estão sendo modificadas, em benefício dos trabalhadores, pela atuação metódica, crescente e visível dos serviços sociais, numa sistematização auspiciosa, cujos frutos, em patente desenvolvimento, hão de vitalizar, em grandes proporções, a política social da nossa democracia, política esta que também se apóia em várias outras instituições de assistência, as quais podem encontrar nos serviços sociais, a cargo exclusivo da economia patronal, um modêlo de organização ativa.

Por via de consequência, nada mais justo que continue confiada a direção dos serviços educacionais e sociais aos órgãos legítimamente constituídos e já agora manifesta-

Os Sésinhos são reconhecidos à entidade que os patrocina, e aqui vemos três pequenos diretores do clube convidando o diretor do S.E.S.I., Sr. Castro Barreto, a fazer parte da mesa de honra de sua solenidade principal.

As reuniões dos Sésinhos têm sempre motivos superiores de interêsse. Aqui vemos o escritor Malba Tahan falando para os jovens.

mente prestigiados pelo solene testemunho do Sr. Presidente da República, em discurso na Confederação Nacional da Indústria, assim como, pelo apoio e reconhecimento públicos daqueles a quem se destinam os benefícios proporcionados pelas instituições de classe, na forma e orientação em que se acham organizadas.

Êsse movimento de opinião iniciou-se no Estado do Rio Grande do Sul, cujos principais órgãos das classes de empregadores e de empregados estão congraçados num veemente apelo ao Congresso, para que sejam prestigiadas pelo seu voto de confiança, aquelas instituições.

Trata-se de um memorial, datado de 25 de junho último e apresentado em 15 de julho ao presidente e demais membros da mesa da Câmara Federal, nos seguintes têrmos:

"Exmo. sr. presidente e mais membros da Mesa da Câmara dos Deputados.

Os empregados e os empregadores do comércio e da indústria do Rio Grande do Sul, representados pelas suas associações de classe, de natureza civil e sindical, com o máximo acatamento e respeito, pedem vênia para manifestar o seu ponto de vista sôbre a mensagem do Exmo. sr. Presidente da República apresentando ao Congresso Nacional A PROPOSTA ORÇAMENTÁRIA para o ano de 1949 na parte referente à ASSISTÊNCIA E PREVIDÊNCIA SOCIAL.

Como é, certamente, do conhecimento de V. Exas., o supremo mandatário da Nação, na referida mensagem, preconiza a encampação pelos institutos de previdência dos serviços educacionais e sociais, atualmente, prestados pelo Serviço Social do Comércio (SESC), Serviço Social da Indústria (SESI), Legião Brasileira de Assistência (LBA), Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC) revertendo as contribuições correspondentes, de 3,5%, em benefício das mencionadas instituições de previdência, cabendo ao govêrno completar a taxa de financiamento com a quota de 1,5%.

Subsidiàriamente, para confirmação legal dêsse novo critério de financiamento, o Executivo apresentará ao Legislativo um projeto de reforma de nosso atual sistema de contribuição para os seguros sociais (da citada mensagem presidencial).

Preliminarmente desejam as entidades signatárias do presente memorial afirmar a V. Exas., que os EMPREGADOS E EMPREGADORES DA INDÚSTRIA E DO COMÉRCIO DO RIO GRANDE DO SUL, receberam com verdadeira surpresa e indisfarçável alarme a pretensão do ilustre e digno chefe da Nação.

Tantos e tão relevantes têm sido os serviços prestados pelas instituições educacionais e de serviço social do comércio e da indústria que não se conformam os seus beneficiários com a ameaça de extinção implícita na mensagem referida.

Transformada em lei a proposta do Exmo. ser. Presidente da República, teremos os institutos de previdência social, com a mesma arrecadação representada pela taxa de 15% sôbre a massa geral dos salários dos respectivos segurados, com a obrigação de prestar aos mesmos, além dos benefícios já estabelecidos em seus regulamentos, mais os serviços sociais e educacionais que vêm prestando, atualmente, os organismos mantidos e dirigidos pelo comércio e pela indústria (SESI, SESC, SENAI, SENAC e LBA).

O simples enunciado dêsse fato demonstra à sociedade a impossibi-

O interêsse dos jovens pelo Clube dos Sésinhos é demonstrado neste flagrante da assistência a uma das reuniões.

lidade de se objetivar o pretendido pelo Exmo. sr. Presidente da República.

Efetivamente, o regime de seguro social em vigência no Brasil é o da capitalização. Assim sendo, teórica e cientificamente, as instituições de previdência e assistência social, com a mesma arrecadação, embora de fontes diferentes, não poderão prestar serviços outros, além dos estabelecidos como possíveis, em seus cálculos técnicos.

Ilustre membro dessa colenda Câmara, Dr. Aloízio Alves, tratando dos seguros sociais no Brasil, assim se referiu sôbre o mencionado regime: "O regime de capitalização, ao contrário do de repartição, garante a manutenção dos serviços presentes e futuros dos segurados, mesmo que viessem a cessar, por qualquer motivo, as contribuições. Essa garantia é dada pelas reservas acumuladas. Daí sua intangibilidade, a não ser para aplicações rigorosamente garantidas que lhe assegurem perfeita recuperação ou conservação do valor real, e os correspondentes juros tècnicamente previstos. Ao contrário do que vulgarmente parece, não são essas reservas dinheiro disponível para qualquer fim, mesmo em proveito do segurado. Estão elas totalmente empenhadas e sua aplicação só pode ser feita de forma a produzir a necessária renda. Qualquer outra forma de utilizá-las ferirá o equilíbrio econômico da previdência social e deve ser, por isso, vigorosamente afastada".

Dessa verdade indiscutível, chegamos à conclusão de que, aceita a mensagem presidencial, e estabelecido em lei que os institutos de aposentadoria e pensões devem, com a mesma renda, atender os benefícios que vêm executando os organismos assistenciais e educacionais do comércio e da indústria, (SESC — SENAC — SESI — SENAI — LBA) teremos, fatalmente, dificuldades de ordem financeira, se tais benefícios forem executados ou, dificuldades da prestação dos mesmos se forem obedecidas as normas técnicas, indispensáveis a qualquer instituição de seguro.

Os organismos do comércio e da indústria estão executando inestimáveis serviços sociais e educacionais que, data vênia, as instituições de previdência social não poderão prestar tais como: Natal do filho do comerciário, Veraneios coletivos gratuitos, Distribuição de vestuário, Abono de Natal a aposentados e pensionistas do IAPC, Carteira de Benefícios, Carteira Imobiliária, Carteira Jurídica, Recreação, Suplementação de Aposentadorias, Serviço de Profilixia e Tratamento da Tuberculose, Assistência Financeira às Cooperativas de Consumo, Assistência Hospitalar, Assistência Farmacêutica, Serviço Social de Casos, Distribuição de Agasalhos de Inverno, Assistência Doméstica, Habilitação, Ensino Técnico Profissional Especializado, Concessão de Bôlsas de Estudo.

Como poderão os institutos de previdência prestar os serviços enumerados?

Vejamos o caso dos beneficiários da L. B. A., em sua quase totalidade, indivíduos que vivem a margem da sociedade, sem profissão definida e, de conseguinte, sem o amparo de qualquer instituto de previdência.

Quem os recuperará para a sociedade? Quem lhes dará a indispensável educação intelectual e moral, uma vez extinta essa benemerita organização? Como poderão os institutos de previdência com as suas rendas, técnicamente empe-

hadas, socorrer êsses "margi-ais"?

Pedimos licença a V. Exas. para ulgar êsse argumento irresponsá-el e considerar a L. B. A. uma ins-ituição absolutamente necessária que deve ser mantida nos seus tuais moldes.

Como poderão os institutos de revidência social manter, como o êm fazendo o SENAC e SENAI, scolas em diversas localidades, ando instrução técnica a milhares e jovens do comércio e da indús-ria?

Será possível que com a mesma uota de contribuição, estabelecida ara os fins taxativos do seguro ocial, as instituições de previdên-ia possam fazer uma aplicação de undos, sem qualquer possibilidade e recuperação ou conservação de eu valor real, como indiscutivel-nente importam as despesas de-orrentes do ensino?

Como poderão os institutos de revidência, em tais condições, as-segurar a manutenção dos vera-neios gratuítos. Vestuário, assis-cia técnica-profissional especializa-da, suplementação de aposentado-rias, assistência financeira, às Coo-perativas de Consumo, aos empre-gados do comércio e da indústria, benefícios, hoje, incorporados, de-finitivamente, ao sistema de vida do trabalhador gaúcho?

Senhor presidente e senhores membros da ilustre Câmara dos Deputados: no momento em que as instituições de previdência so-cial, no Brasil, restringem, os seus benefícios, suspendendo os finan-ciamentos imobiliários, as organiza-ções do comércio e da indústria, e a benemérita L. B. A. dão ao tra-balhador sua moradia.

De tudo isso, decorre o alarme de que todos estão tomados quan-do se admite a possibilidade de ex-tinção dessas organizações do co-mércio e da indústria, com o obje-tivo de minorar a situação finan-ceira do Tesouro Nacional.

Do exposto, as associações de classe, de natureza civil e sindical, dos empregados e dos emprega-dores, do Estado do Rio Grande do Sul, fazem um veemente apelo a Vs. Excias., a fim de que os ilus-trados e dignos representantes do povo, bem examinando a gravida-de do assunto e a necessidade ab-soluta de se dar ao trabalhador nacional uma assistência direta e eficiente, conservem nos atuais moldes as instituições educacionais e de serviço social, (SESC — SESI — SENAC — SENAI) mantidas e dirigidas pelas classes patronais e a benemérita Legião Brasileira de Assistência, — LBA — que tan-tos benefícios já prestaram à co-letividade brasileira e, ainda, que seja estudada a descentralização administrativa dos institutos de aposentadorias e pensões, sob a direção das classes diretamente in-teressadas — empregados e empre-gadores — ficando o Govêrno, ape-nas, com a fiscalização".

Em Inhaúma está construído o Centro Social N.º 2, do S.E.S.I. De seu edifício é a fotografia abaixo.

OPINIÃO COLETIVA

Para evidenciar o que há de momentoso na expressão social dêsse documento, basta que se atente não só nas seguintes representações, que o assinam, como ainda no fato de que a Assembléia Legislativa do Rio Grande do Sul e a Câmara Municipal de Pôrto Alegre manifestaram, pela unanimidade de seus membros, o mais vivo empenho no sentido de não ser realizada a encampação sugerida:

Júlio Castilhos de Azevedo, secretário da Federação das Associações Comerciais do Rio Grande do Sul; Adel Carvalho, presidente da Associação Comercial de Pôrto Alegre; Victor Venturini, tesoureiro do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria do Calçado; Reynaldo A. Olsson, presidente do Sindicato dos Oficiais Marcineiros e Trabalhadores na Indústria de Móveis e Madeiras de Pôrto Alegre; João Agostini, presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Material Elétrico de Ijuí; Manoel Tavares, presidente da Federação dos Trabalhadores nas Indústrias da Alimentação do Estado do Rio Grande do Sul; Ladislau Krusienski, presidente do Sindicato dos Oficiais Alfaiates, Costureiras e Trabalhadores na Indústria de Confecção de Roupas de Pôrto Alegre; Antonio Cardoso da Silva, Junior, presidente do Sindicato dos Trabalhadores nas Indústrias da Panificação, Confeitarias, Massas Alimentícias, Biscoitos e Produtos de Cacaus e Balas de Pelotas e Representante do Sindicato da Construção Civil e Imobiliária de Pelotas e Sindicato de Empregados de Emprêsas de Carris Urbanos de Pelotas e Representante da Cooperativa dos Trabalhadores na Indústria de Pelotas Limitada; Manoel Palma Martins, secretário da Federação dos Trabalhadores nas Indústrias do Vestuário do Estado do Rio Grande do Sul e pelo Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Chapéus de Pôrto Alegre; Jacanna Pacheco de Souza, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores na Indústria de Bebidas em Geral de Pôrto Alegre; José Baldelino de Lemos, Presidente dos Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Estado do Rio Grande do Sul; Belmonte de Macedo, Presidente do Círculo Operário Pôrto Alegrense e da Cooperativa de Consumo de Trabalhadores de Pôrto Alegre Ltda.; Domingos Osorio Trindade, Presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria Metalúrgica, Mecânica e do Material Elétrico de Pôrto Alegre; Alva-

A subsistência dos operários, no que se refere à quantidade, qualidade dos produtos e melhores preços, é auxiliada pelo S.E.S.I. através quatorze postos. A foto é do pôsto instalado na Penha.

Sempre a criança. Aqui assistência infantil a uma sessão de cinema educativo.

ro A. Teixeira, Presidente da Federação dos Círculos Operários do Rio Grande do Sul; Milciades Cruz, Delegado do Sindicato do Comércio Varejista de Livramento; Antonio Moreira Junior, Presidente do Sindicato dos Lojistas do Comércio de Pôrto Alegre; Padre Urbano Rausch S. J., Assistente Eclesiástico do Círculo Operário Pôrto Alegrense; Antonio Angelo Carraro e Arnaldo Zirbes, Presidente e Tesoureiro, respectivamente, do Sindicato dos Hoteis e Similares de Pôrto Alegre; Nicolau Pires, Presidente do Sindicato dos Empregados em Emprêsas de Seguros e Capitalização de Pôrto Alegre; Alvaro Soares Telles, Presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio de Pôrto Alegre; Oscar Butareli, Diretor Tesouseiro da Federação dos Empregados no Comércio do Estado do Rio Grande do Sul; Padre Emilio Schneider S. J., Assistente Eclesiástico da Federação dos Círculos Operários do Rio Grande do Sul; Cristiano Costa, Secretário da Federação dos Empregados no Comércio do Rio Grande do Sul; Carlos Morais Velinho, Presidente do Sindicato das Emprêsas de Seguros Privados e Capitalização do Rio Grande do Sul; Ernani De Lorenzi, Vice-Presidente em Exercício da Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul; Fernando D. Targa, Vice-Presidente em Exercício do Centro da Indústria Fabril do Rio Grande do Sul; Victorio Poli, Presidente do Sindicato dos Empregados em Emprêsas Teatrais e Operadores Cinematográficos de Pôrto Alegre; Rodolfo A. Geyer, Presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Pôrto Alegre; Ruben Soares, Presidente da Federação do Comércio Varejista do Estado do Rio Grande do Sul; Francisco Hermogenes Hoffmann, Presidente da Associação do Comércio Varejista; Valentim Cassales, Presidente do Sindicato dos Empregados no Comércio Hoteleiro e Similares de Pôrto Alegre; Nicolau Barros Muniz, Presidente do Sindicato dos Oficiais Barbeiros, de Cabeleireiros, Instituto de Beleza e Similares de Pôrto Alegre; Caleb Leal Marques, Presidente da Federação do Comércio Atacadista do Estado do Rio Grande do Sul; Alberto Marques Martins, Presidente do Sindicato dos Representantes Comerciais de Pôrto Alegre; Leopoldo de Azevedo Bastian, Presidente do Sindicato do Comércio Atacadista de Gêneros Alimentícios de Pôrto Alegre; Waldemar Fontes, Presidente do Sindicato do Comércio Atacadista de Louças, Tintas e Ferragens, de Pôrto Alegre; Emilio G. C. Hildebrand — secretário p. Dr. Annibal di Primio Beck, Presidente do Sindicato do Comércio Atacadista de Tecidos, Vestuário e Armarinho de Pôrto Alegre; Dr. Aluízio Corrêa Ribeiro, Presidente do Sindicato do Comércio Atacadista de Produtos Químicos para a Indústria e Lavoura e de Drogas e Medicamentos de Pôrto Alegre; Leonardo Bopp, Presidente do Sin-

Mas não somente a criança. Populares, num bairro operário, assistem igualmente ao cinema educativo.

dicato das Indústrias da Alimentação no Estado do Rio Grande do Sul; Antonio Zugno Rossi, Secretário do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas e Mecânicas no Estado do Rio Grande do Sul; Ernestino Leopoldo Lautert, Presidente do Sindicato das Indústrias de Artefatos de Couro no Estado do Rio Grande do Sul; Ernani De Lorenzi, Presidente do Sindicato das Indústrias Químicas do Estado do Rio Grande do Sul; Timotheo A. Cidade, Presidente do Sindicato das Indústrias do Vestuário de Pôrto Alegre; Pedro Chaves Garcia, Secretário do Sindicato das Indústrias de Fiação e Tecelagem no Estado do Rio Grande do Sul; Ildo Meneghetti, Secretário do Sindicato das Indústrias do Papel, Papelão e seus Artefatos, no Estado do Rio Grande do Sul; Osvaldo dos Santos, Presidente do Sindicato das Indústrias de Vidros, Cristais, Espelhos, Cerâmica, de Louça e Porcelana no Estado do Rio Grande do Sul; Ely Martins de Souza, Presidente do Sindicato das Indústrias de Torrefação e Moagem do Café no Estado do Rio Grande do Sul; Nestor Pereira, Presidente do Sindicato das Indústrias Gráficas do Estado do Rio Grande do Sul".

EQUÍVOCO EVIDENTE

O deputado Segadas Viana, membro da Comissão de Finanças da Câmara Federal, como relator do Ministério do Trabalho, já se pronunciou em relação à proposta orçamentária, fazendo também judiciosas considerações sôbre a pretendida encampação.

Em seu parecer, lamentou que os poderes públicos não estão a par dos objetivos legais dos institutos e caixas de aposentadorias e pensões, assim como do SESI e SESC, do SENAI e SENAC e da LBA, pois não se convenceram de que a grande massa de trabalhadores assalariados deve ser cuidada e protegida por tôda a coletividade, já que, com o seu trabalho, é viga mestra do progresso da Nação.

Frisou que as aposentadorias são ínfimas em face dos baixos salários e no caso de doença os segurados recebem verdadeiras esmolas, onde a situação é idêntica, e acrescentou que os estudiosos de assuntos de previdência social estão todos de acôrdo em que é necessário ampliar os serviços dos institutos e caixas, mas isso só poderá ser feito com aumento de contribuições, o que seria anti-social, em face do baixo nível de salário da maioria do proletariado.

Ponderou que uma das causas da ineficiência dos órgãos da previdência social é, justamente, o atrazo do govêrno no pagamento de suas contribuições, sendo seu débito de mais de dois e meio milhões de cruzeiros, e também as

autarquias industriais não pagam: o Lóide Brasileiro deve 53 milhões; a Central do Brasil, 100 milhões; a Rêde Mineira de Viação, 40 milhões; a Sorocabana, 100 milhões, etc.

Realçou que foi a impossibilidade de melhorar os benefícios, sem aumento das contribuições dos empregados, o motivo inspirador que levou os empregadores da indústria e do comércio a pedirem ao govêrno a criação do SESI e do SESC, mantidos exclusivamente pelos patrões e com objetivos diferentes dos institutos de previdência.

E o que é de capital importância, proclamou que os dados contidos na proposta orçamentária para 1949 opõem-se à legislação vigente e não é possível aprová-los sem que antes sejam revogadas as leis que regulam a matéria sob exame.

O SESI EM AÇÃO

E', por sem dúvida, de grande envergadura e de amplo descortino todo o complexo de atividades que o SESI vai desenvolvendo em vários Estados, até se estender a todos êles.

Por hoje limitamos esta digressão apenas aos trabalhos da Divisão Regional do Rio de Janeiro, como padrão dos cometimentos a cargo do SESI em geral, e cujo organograma damos à estampa.

O exame dêsse gráfico permite discernir o desdobramento e entrosagem das atividades que, na respectiva base jurisdicional, vão tomando seguro impulso, sob os melhores auspícios, considerado o breve prazo já decorrido, práticamente pouco mais de um ano.

A Divisão Regional do Rio de Janeiro compreende o Distrito Federal e os Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, numa superfície em que labuta uma população indústrial de mais de 500 mil trabalhadores, localizada a maior parte na capital da República, sendo ainda apreciável a densidade obreira dos centros fabris de Niterói, São Gonçalo, Petrópolis, Nova Friburgo, Campos, Rio Bonito, Barra Mansa e Resende.

Sentindo a objetividade da ação multiforme, eficiente e progressiva do SESI, os trabalhadores industriais compreendem, afinal, que uma nova fôrça de proteção aos seus interêsses está se ampliando e firmando sôbre realizações práticas, em contraste real com a inanidade de certas formas de assistência social que, a vários respeitos, pouco têm ultrapassado o domínio de meras promessas, sem consistência tangível, nem profundidade avaliável, existentes apenas, por assim dizer, no imponderável da fantasia, pois cada vez que o necessitado procura o amparo do benefício prometido sofre a angústia das decepções, quase sempre sem apelação, nem agravo, perdido nos desvãos da demora infinda, das voltas exaustivas, das caminhadas longas e de contínuo infrutíferas, na "via crucis" de uma burocracia

Também nas fábricas, o cinema educativo é levado. Aqui está um flagrante de exibição especial na Fábrica Souza Cruz.

tarda e impiedosa, até se abismar em acabrunhante descrença, que é a expressão da renúncia ante o impossível, amargando o sorriso triste dos desenganos resignados.

Por isso mesmo, a Divisão Regional do Rio de Janeiro, modelada na técnica e no emprêgo de métodos eficazes, está dando natural precedência à solução dos problemas que mais de perto dizem respeito às necessidades dos trabalhadores da indústria, para depois abranger tôda a multiplicidade de seus objetivos institucionais.

Nessa orientação metódica de partir do simples para o complexo, do imediato para o mediato, do urgente para o expectável, são já apreciáveis os trabalhos executórios das finalidades do SESI.

QUE E' SERVIÇO SOCIAL

Aí está uma expressão cujo conceito é, por assim dizer, a "alma mater" do SESI, ou melhor, o seu plasma e o seu espírito, a energia interior que sobe do coração, empolga a consciência, contamina o ambiente e esplende derramada, insinuante e dominadora, como um jato de luz projetado na escuridão.

Definí-la em tôda a sua amplitude e substância, na síntese de um conceito rebuscado, é tentame frustrâneo, como conter o infinito no finito.

Assim, o melhor é entendê-la e penetrá-la em seus múltiplos desdobramentos e aspectos.

Contudo, como se vai ver, é possível, desde logo, caracterizar a ação do SESI, não como um serviço caritativo, pois sendo o trabalho um dever social, atribuível aos válidos e capazes, velar pelo trabalhador é reconhecer a dignidade da sua missão útil ao engrandecimento social, e prestar-lhe assistência é premiar o seu merecimento, ajustando-o ao meio, aprimorando as suas faculdades físicas e as suas energias espirituais, amparando-o nas atribulações, ajudando-o nas dificuldades, fortalecendo-o na dignidade de ser prestante no serviço da pátria e feliz na alegria de viver melhor.

ASSISTENTES SOCIAIS

Uma das mais palpitantes formas de atuação do SESI é a de assistir ao trabalhador, por intermédio de agentes habilitados em cursos especiais, para o trato dos problemas sociais, individuais ou familiares, objetivando proporcionar maior bem estar social, econômico e profissional ao trabalhador, seja dentro da emprêsa, seja fora dela.

Êsses cooperadores são os chamados assistentes sociais e uma das suas missões consiste em entendimentos amistosos com os operários, visitando o seu domicílio, conhecendo nas causas e efeitos as necessidades ocorrentes, aconselhando-os em suas aflições, orientando ou tomando as providências conducentes à solução das dificuldades, dentro dos recursos ocasionais.

Em muitas horas de desespêro está presente o S.E.S.I. para assistir os operários. Quando da catastrófica explosão de Deodoro, por exemplo, os esforços da entidade por minorar a dor das famílias das vítimas foram grandes e a sua assistência se traduziu por diversas formas, desde abrigo a subsistência.

Na Exposição Internacional de Indústria e Comércio, o Ministro da Agricultura, Dr. Daniel de Carvalho, visita o "stand" do Serviço Social da Indústria, onde se fêz ampla e pública demonstração da importância e influência da entidade.

Outra incumbência é a de ser o agente de ligação entre o empregador e o empregado, nas suas relações de trabalho, criando entre as partes um ambiente de recíproca compreensão em tudo quanto diz respeito ao comprimento dos deveres e ao exercício das prerrogativas que as leis e regulamentos estabelecem, no interêsse da paz social.

Dêsse trabalho jorram copiósas oportunidades de evitar os dissídios individuais e coletivos, tão prejudiciais a uns e a outros, porque sempre melhor é a composição dos interêsses desavindos, num esfôrço de esclarecimentos e boa harmonia, em que tantas vêzes é possível ladear o pronunciamento judiciário, pela solução amigável, quando, tocados no coração pelos sentimentos de simpatia e solidariedade, o patrão recupera o empregado e o empregado atende ao patrão, numa elevação espiritual, tão necessária ao sucesso da causa comum, que é a prosperidade da emprêsa.

Como se vê, por êsses ligeiros traços, os assistentes sociais hão de ser verdadeiros técnicos, dotados de capacidade de ação que demanda, naturalmente, de cursos especializados.

Para o enquadramento funcional, o SESI, mediante contratos de subvenção, tem confiado a várias escolas do gênero, a preparação dos assistentes sociais, que se vão formando em número crescente e estão sendo mobilizados imediatamente, em condições satisfatórias, exercendo, no plano social do proletariado da indústria, uma atuação de resultados apreciáveis.

Dizendo da importância e necessidade das funções dos assistentes sociais, Raoul Dautry, em confefência pronunciada em Paris, ponderou não bastar a técnica para assegurar o êxito dos negócios, sendo indispensável que os dirigentes tenham um mínimo de conhecimentos sociais, de preocupações sociais um mínimo da arte de conduzir os homens, e acrescentou que é preciso equilibrar a técnica, que trata da produção das utilidades, com o social, que trata da vida dos seres que conduzem essas mesmas utilidades.

Ora, a interferência dos assistentes sociais possibilita em grande parte as condições práticas dêsse equilíbrio.

Do Professor J. Assis Pacheco, em seu atraente livro de doutrina e psicologia aplicada "Dissídios Trabalhistas e Serviço Social", coligimos os seguintes conceitos, que "data vênia", dispomos nesta sequência:

"A preparação do meio, ou seja, a educação do patrão e especial-

mente a do operário, é uma das importantes tarefas do Serviço Social".

"Entre nós, a enxurrada de leis trabalhistas promulgadas nêstes últimos quinze anos não permitiu que se cristalizasse no espírito da população obreira o verdadeiro sentido e a alta finalidade da legislação social. Aliás, nunca se cuidou disto. O resultado foi que o operariado, necessáriamente, ficou desnorteado com tantos direitos surgidos uns após outros e, ávido de agarrar a todos ao mesmo tempo, passou a fazer enorme alarido e confusão".

"O desenvolvimento industrial moderno não permite mais nas grandes firmas o contato direto entre os diretores e os operários. Êstes, frequentemente, nem sequer conhecem seus patrões. O assistente vem sanar êsse inconveniente, sendo, como é, no meio do operariado, um "prolongamento da direção". E' a pessoa especialmente contratada para "escutar" as observações e as reclamações dos trabalhadores sôbre a organização do trabalho; é quem defende seus interêsses pecuniários e profissionais junto aos chefes; é o assistente com seu trabalho de aproximação quem cria no espírito do operário a impressão — aliás exata — de que êle não é um ser anônimo (muitas vêzes conhecido apenas pelo número de sua chapa), mas um elemento de produção, diretamente ligado à boa marcha dos negócios e cujas opiniões e desejos são tomados em consideração".

"Não é o assistente, rigorosamente, um "defensor do operário". E' um defensor da ordem. E' um conciliador de interêsses. Um harmonizador. Sendo equidistante do empregador e do empregado, sente-se à vontade para salientar a cada um as falhas que lhe dizem respeito. A imparcialidade e a retidão de conduta — virtudes indispensáveis — criam em tôrno da pessoa do assistente uma auréola de confiança e respeito, que lhe dá inquebrantavel fôrça moral".

"A emprêsa constitui para o assistente uma unidade individual, onde patrões e operários, integrados na mesma atividade profissional, cumprem o dever social do trabalho".

"Se há um interêsse que oriente o assistente industrial, êsse não é te, "mas o da emprêsa" totalidade complexa, pessoa jurídica que a ambos congrega e solidariza, identificando aspirações e interêsses".

Pois, bem, Identificado com tão belas diretrizes, o SESI mobiliza os seus assistentes sociais, que vão trabalhando num frutuoso e sfôrço funcional, que compreende também outras atividades, como adiante se verá.

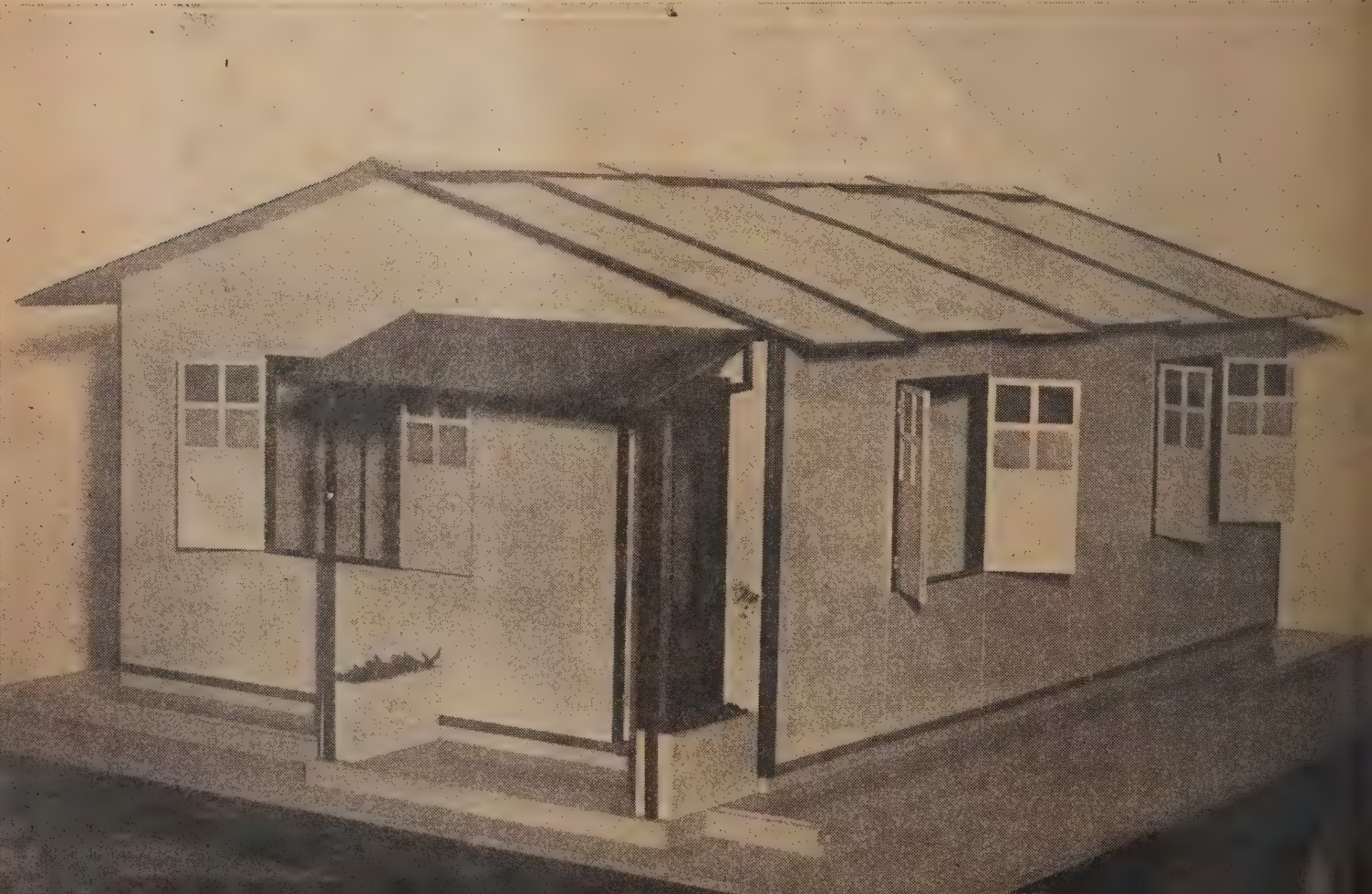
VISITAÇÕES E ESTÁGIOS

Está o SESI atuando por intermédio dos seus assistentes sociais, que visitam emprêsas e sindicatos.

Nas visitas às emprêsas, os assistentes explicam a necessidade da instituição do serviço de assistência social e o funcionamento dos serviços organizados pelo SESI, bem assim as facilidades que oferecem os postos de abastecimentos.

De cada visita, o assistente apresenta um relatório contendo os se-

A moradia do operário entra nas cogitações do S.E.S.I., que procura disseminar casas pré-fabricadas do tipo da que vemos abaixo em maquete.



Um serviço regular e acessível aos operários é mantido pelo S.E.S.I. visando assistência social.

guintes dados: nome da emprêsa, enderêço e diretoria; tipo da indústria e dependências, sindicalização dos trabalhadores; condições de admissão no trabalho: idade, documentos exigidos, habilitação profissional e outras condições; total dos trabalhadores; instalações: condição do prédio, salubridade, higiene e conservação do maquinário; regime de trabalho: horário, repouso, tipos de salário, pagamento; assistência prestada pela fábrica, em todos os seus pormenores; problemas sôbre a produção, frequência, acidentes, questões trabalhistas, prevenção de dissídios, fiscalização governamental e outros problemas; soluções e resultados apontados; observações pessoais.

Sôbre cada sindicato visitado, o assistente apresenta relatório, que compreende: nome e enderêço do sindicato; data de sua fundação e diretoria; finalidade e âmbito de ação; condições de admissão, eliminação e outros informes; serviços técnicos prestados, sua organização, pessoal e horário; serviços administrativos — número de sócios e de casos atendidos durante o ano; mecanismo do serviço; recursos do sindicato; problemas; solução para as falhas encontradas e observações pessoais.

As assistentes sociais trabalham também junto de hospitais onde há industriárias gestantes, e realizam, dentro dos serviços e recursos existentes, o serviço social de casos individuais.

Estagiam em fábricas, uma ou duas vêzes por semana, atendendo, de acôrdo com as possibilidades, aos desajustamentos dos operários e colaboram com a direção da fábrica, por meio de planos e sugestões, para a solução dos problemas observados.

E para o seu próprio aperfeiçoamento, realizam estágios em rodízio nas fábricas, onde há serviço social organizado.

Os assistentes sociais têm apresentado monografias de municípios visitados e estudado ramos industriais, cujo relatório contém levantamento estatístico dos problemas da indústria, interpretação dos dados colhidos, solução para os problemas apresentados e conclusões gerais.

POSTOS DE ABASTECIMENTO

Iniciativa atraente e de indiscutível alcance prático, que o SESI adotou e vem desenvolvendo de modo considerável, está na instituição do serviço autônomo de postos de abastecimento, ao encontro do desígnio de facilitar ao tratrabalhador da indústria a aquisição de gêneros alimentícios por preços módicos, sem os encargos decorrentes do regime de lucros.

Envidou o SESI as medidas necessárias a criação de postos de abastecimentos nas zonas industriais, cuja vantagem está também na acessibilidade das mercadorias,

O esporte é incentivado pelo S.E.S.I. entre os operários como parte fundamental da vida.

pois que, instaladas tão próximo panto possível dos estabelecimentos de trabalho, o empregado tem à mão onde comprar, sem perda de tempo e preocupações, de buscá-las a maior distância, no interêsse do exame e preferência do melhor e do mais barato, ao mesmo tempo, eis que as mercadorias de forma alguma podem competir com os postos de abastecimento.

A consequência imediata dêsse benefício na vida do trabalhador reside em que pode êle, dispondo do mesmo "quantum", aumentar ou variar as compras, melhorando a sua nutrição, o que tem natural efeito em sua capacidade de trabalho e na saúde dos membros de sua família, além do confôrto moral de sentir-se protegido por um órgão social devotado a atender aos seus interêsses no particular.

Além do armazém central, já conta o SESI, no Rio de Janeiro, 12 postos de abastecimento, localizados em Realengo, Deodoro, Penha, Ramos, Inhauma, Méier, Rocha, dois em Vila Isabel, Muda da Tijuca, São Cristóvão e Estácio, e 1 em Caxias, E. do Rio.

Em lugar visível do pôsto, lemos êste sugestivo convite: — "Industriário! Êste posto é o esfôrço do teu patrão, para melhorar tuas condições de vida; aqui encontrarás gêneros de primeira necessidade e da melhor qualidade, pelos mais baixos preços. Procura inscrever-te nêle e aconselha os companheiros a que o façam também."

CASAS OPERÁRIAS

A par da alimentação, como uma das necessidades imediatas, para atender à condição fundamental da fôrça de trabalho, o SESI está igualmente voltado para a habitação — abrigo do lar, onde deve ser assegurado ao trabalhador o que mais importa à sua natureza humana: arejamento, limpeza, adequado confôrto e possível decência para se refazer, pelo repouso e pela salutar convivência no seio da família, o que lhe proporciona novos estímulos, para a luta de cada dia.

Neste particular, o que se observa em nossos meios proletários, numa percentagem impressionante, é a condição tremenda de ter o trabalhador como habitação ou a promiscuidade das casas de cômodos, que a gíria denominou "cabeça de porco", ou o precário abrigo de miseráveis barracos, onde a mais simples das necessidades do homem — a água — só pode ser satisfeita à custa de penoso e longo esfôrço, apanhada ao sopé do morro, nas bicas públicas, quando aí flui, ou nas torneiras que vizinhos distantes franqueiam ao uso dos necessitados.

Outra angústia atual do operário é a distância a vencer para atingir o local do trabalho, bastando considerar que o SESI, em suas pesquisas sociais, surpreendeu casos de industriários que chegam a viajar, diáriamente, 3 horas e meia, em vários transportes, para alcan-

Dentro no pensamento de "mens sana in corpore sano", o S.E.S.I. vem promovendo competições esportivas de vulto, como esta corrida rústica levada a efeito com êxito pelo Serviço de Recreação Esportiva e Educação Física.

çar o trabalho na fábrica, e, assim, já cansados e mal nutridos, começam a fâina do dia.

Enfrentando tão árduo problema, de efeito diretamente vinculado à sorte do trabalhador, o SESI adotou uma fórmula de solução que se pode considerar de pronta e real viabilidade, já tendo empreendido o financiamento da construção de uma grande fábrica, em Nova Iguaçu, E. do Rio, para a produção de casas pre-fabricadas.

São casas de matéria plástica, lavavel, incombustível e impermeável, feita à base de madeira de qualquer qualidade, portanto, de matéria prima existente em abundância no país, e, pelo visto, aí está qualidade recomendável e superior às casas de construção comum.

Com dois quartos, sala, banheiro completo, cozinha e caixa dágua, pesa cada casa apenas duas toneladas e pode ser desmontada em partes e transportada num só caminhão.

A montagem é deveras rápida e não precisa de alicerces fundos e pesados, pois que se trata de simples processo de fixação em terre-

no nivelado, sendo que os canos dágua e tubos de eletricidade já vêm embutidos nas paredes.

Já o SESI adquiriu o primeiro lote de 10 mil casas, para serem instaladas nas zonas industriais do Distrito Federal.

Destinam-se aos trabalhadores industriais, ou para aluguel, a preços baixos, ou para venda, em prestações módicas, a descontar dos salários, o que possibilitará ao empregado a aquisição, em condições realmente suportáveis, da casa própria — a aspiração máxima do proletário.

O plano da montagem dessas casas tem muito em vista a proximidade dos locais de trabalho, o que sobremodo beneficia o industriário.

Sobem já a cêrca de 1.000 as inscrições para a compra de casas operárias.

ASSISTÊNCIA JURÍDICA

Parte integrante da sociedade, na condição humana das suas relações de vida, o trabalhador precisa de ter uma assistência que o oriente e lhe possibilite os meios de atender às suas obrigações legais e de exercitar perrogativas diversas, na ordem social.

A escassez de tempo, o desconhecimento de leis e regulamentos, a incapacidade de formular e encaminhar os papeis necessários, as dificuldades a conjurar em sua tramitação burocrática, as complicações desconcertantes que frequentemente surgem na consecução dos efeitos visados, põem em geral o trabalhador na situação de dura perplexidade, diante da qual capitula pela desistência, ou, então, se vê constrangido a confiar o trabalho a terceiros, não raro inepto, senão inescrupulosos, que visam apenas a remuneração ou o estipêndio por adiantamento, e, uma vez empalmado o dinheiro, abandonam o curso das providências e complicam ainda mais ou comprometem mesmo os interêsses do trabalhador.

No propósito de protegê-lo, o SESI instituiu o Serviço de Assistência Jurídica, que se tem encarregado de providenciar e conduzir até final o necessário e onde fôr: na Prefeitura Federal, nas Varas Cíveis, na Justiça do Trabalho, nas Varas de Família, na Justiça Eleitoral, no Juízo de Menores, nas pastas militares, no Departamento de Segurança Pública, nos cartórios e registros públicos, etc.

Considere-se o que há de complicado e moroso em procedimentos de tal natureza, para um homem das condições do operário, sujeito às injunções do seu horário de trabalho, e, portanto, quanto de proveitoso e oportuno aos seus interêsses encontra no amparo do Serviço de Assistência Jurídica do SESI, como tem acontecido, em escala crescente, com ótimos resultados de ordem prática, que essa organização vem colhendo, graças aos serviços de que dispõe, por meio de advogados e auxiliares, que atendem ao trabalhador, na melhor forma, em tempo útil e a título inteiramente gratuito.

COLOCAÇÃO E REEMPREGO

Sem encargo para as partes interessadas — empregadores e empregados — está o SESI realizando uma obra de evidente benemerência social, ao amparar o empregado na triste conjuntura do desemprego, desviando-o dos descaminhos da inatividade forçada, quando mais facilmente o espreitam e tentam os derivativos do vício ou o desespêro das dificuldades ocorrentes, clima tão propício ao trabalho insidioso dos pescadores de águas turvas.

Possibilitando-lhe a admissão ou volta ao trabalho, nos quadros da atividade industrial, inclusive a de transportes, comunicações e pesca, o SESI vem conseguindo resultados que muito o recomendam ao reconhecimento público.

E' um erfôrço de assimilação e recuperação de valores aproveitáveis, em benefício da indústria em particular e da sociedade em geral.

A sua assistência consiste também em desfazer dificuldades pessoais dos candidatos a emprêgos, adquirindo instrumentos de trabalho e carteiras profissionais, custeio de transporte e refeições, enquanto estão sendo encaminhados às emprêsas.

Está em funcionamento uma útil modalidade de bôlsa ou agência de trabalho, organizada em normas técnicas, por método rápido e fácil de cadastro, baseado em fichas pessoais, graças ao convênio estabelecido com a ISOP (Instituto de Seleção e Orientação Profissional), que examina, técnicamente, os candidatos a emprêgo e, assim, são êles escolhidos, classificados e devolvidos ao SESI.

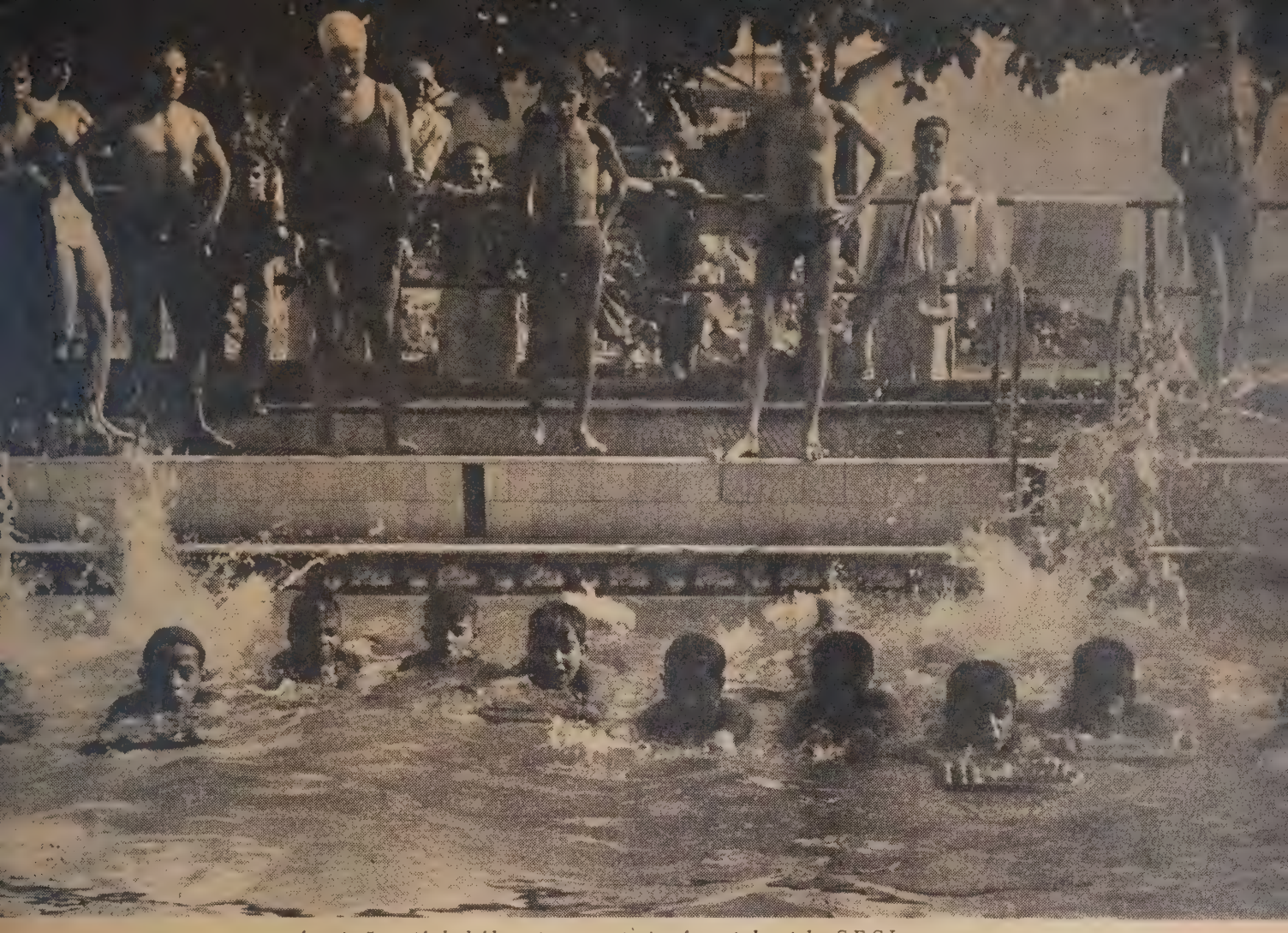
De posse dêsses elementos, o SESI dirige-se aos empregadores, encaminhando o pessoal de que precisam, o que facilita à indústria a admissão de elementos em condições de imediato aproveitamento.

Em virtude de acôrdo com a Curadoria de Menores, esta encaminha os filhos dos industriários ao SESI, que os envia ao trabalho ou os interna em abrigos, assim como as matrículas nas diversas escolas profissionais do SENAI, sendo que as moças se destinam a escolas de enfermagem, para preparação em assistência às gestantes e crianças.

ESTUDOS E PESQUISAS ECONÔMICAS

Estruturados mediante plano que se apoia no que há de mais moderno e eficiente em métodos racionais de organização, os primeiros trabalhos do SESI ativeram-se à elaboração de pesquisas no campo social e econômico de fábricas de vários tipos de indústria, para o levantamento de dados referentes ao custo da vida, rendimento individual e coletivo de trabalho, percepção de salário e outros aspectos, para conhecimento das condições de vida e de produção fabril, dados êsses que estão sendo utilizados, na escolha, orientação e desenvolvimento de novos trabalhos, em que assume crescente eficiência o esfôrço de aprimoramento dos pesquisadores e assistentes sociais.

As pesquisas, fixadas em fichas de registro mecânico, compreendem estudos sôbre ajustamento profissional, funcional, familiar, econômico e social; eficiência individual e coletiva, apreciada em face dos interêsses da fábrica; custo da vida, valores médios de salários e rendimentos por classes de idade; tipos de salários (salário-fixo, salário-tarefa e salário-prêmio); e estatística comparada sôbre seguro



A natação está incluída entre os esportes fomentados pelo S.E.S.I.

social (custo e eficiência no seguro-doença, monopolizado e pluralizado), poder aquisitivo por hora-trabalho, e rendimento do homem e da máquina.

Como meios de estudo e aperfeiçoamento, foram criados cursos de economia elementar, obrigatórios para os pesquisadores e assistentes sociais, e um seminário de economia internacional, para os educadores sociais.

EDUCAÇÃO SOCIAL E DIVULGAÇÃO

Êste é um setor de relevante atividade funcional do SESI, em sensível progresso, e tem por escopo educar o trabalhador e interessar o empregador no conhecimento dos fatôres que podem conduzir a pleno êxito a solução dos problemas do meio social e econômico em que o patrão e o empregado devem atuar, não um em frente ao outro, mas lateralmente, e no desenvolvimento dêsse espírito de aproximação, o SESI espera atingir o seu objetivo precípuo: a paz social, em base sólida, pela elevação do nível de vida e pela preparação do espírito do trabalhador, apto a discernir e concluir que a união entre o empregador e o empregado, numa identidade de interêsses no trabalho, enseja a verdadeira solução para a prosperidade comum e o engrandecimento da indústria.

Como instrumento dessa política educacional, o SESI ingressou no domínio da publicidade, editando livros, folhetos, revistas e cartazes, exibições de cinema educativo e teatro do trabalhador, assim como palestras no àmbito das fábricas.

Porque a Nação se renova e fortalece incessantemente na energia espiritual da juventude, o SESI tem consagrado especial zelo à formação da mentalidade juvenil, no sentido de impregná-la de concepções salutares e construtivas, e, para isso, organizou, em bases originais, o Clube dos Sesinhos, constituído de filhos de industriários, animados de espírito social, e tem o seu nome tomado da revista infantil "Sesinho", com tiragem crescente para atingir o âmbito nacional, tão significativa tem sido a sua aceitação.

RECREAÇÃO, ESPORTE E EDUCAÇÃO FÍSICA

O SESI tem considerado êsse setor das suas atividades institucionais como uma das melhores fontes do bem estar social.

Pela ação direta dos seus monitores nas fábricas, quase todos os grêmios existentes têm sido atraídos à organização especializada do SESI, que desenvolve o espírito associativo entre os trabalhadores, não só dando maior eficiência aos clubes existentes, por meio de orientação e auxílios, como fomentando a criação de numerosos outros, organizando treinos, competições e festas esportivas, excursões e outros meios de recreação, e isso vem resultando numa apreciável elevação de padrões de saúde física e mental, cujos efeitos práticos na melhoria da higidez se patenteiam nos exames de biometria médica e no estado de espírito dos trabalhadores.

CENTROS SOCIAIS

Para maior facilidade e coordenação de trabalhos, o SESI instituiu os Centros Sociais, que são órgãos instalados em locais de concentração operária e desempenham tôdas as atividades do serviço social: recenseamento, educação, assistência jurídica, recreativa e esportiva, defesa social, ajustamento familiar, articulações com maternidades, hospitais e outros serviços.

Os Centros Sociais constituem verdadeiras delegacias do SESI e realizam atraentes atividades, aí funcionando também consultório médico e gabinete dentário, serviço de higiene pré-natal, em que os médicos e enfermeiras atendam às gestantes sejam indústriárias, sejam mulheres de industriários, com exames e conselhos, para assegurar a saúde dos nascituros; serviços de puericultura, para ensinar às mães como devem cuidar do recém-nascido, no que se refere à higiene e alimentação; serviço de cozinha, com aulas de arte culinária e economia doméstica; e pôsto de abastecimento.

Está nas cogitações do SESI obter que cada fábrica tenha o seu Centro Social, para facilitar ao industriário e à sua família melhor assitência e grandes cozinhas para o fornecimento de refeições quentes e balanciadas aos operários das fábricas.

NO CAMINHO CERTO

Em recente conferência, realizada nesta capital, em sessão solene da Faculdade Nacional de Ciências Econômicas, o ex-embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Sr. Adolphe Berle Jr. — focalizando e desenvolvendo a hipótese moderna de que a propriedade e o poder, em qualquer forma, são fundamentalmente a mesma coisa e constituem apenas fases diferentes dum só fato social — expôs o corolário natural e vem a ser que a organização política agindo através da fôrça, do costume ou da lei, determina o ritmo da passagem duma para a outra, pelo que é possível observar se e até que ponto o poder consegue transformar-se em propriedade ou esta naquêle.

Nessa ordem de concepção, um extremo da propriedade é a posse nua, pessoal, egoística e negativa de sentido social.

O outro extremo é encontrado quando a propriedade se integra no sistema econômico da sociedade, pela desistência do direito de posse, em favor da organização dos indivíduos, como acontece numa fábrica moderna ou numa grande plantação de trigo, eis que o fator da organização sobrepujou em muito o fator da posse física, pelo que, por exemplo, o dono duma fábrica já não a possui integralmente; assim, o proprietário em função já não é o dono, nem possuidor, para tornar-se parte de um processo essencialmente político, por integrar um grupo de homens numa comunhão de propósitos, que tem o nome de emprêsa, e estar estabelecendo relações entre essa comunhão e outras semelhantes.

Assim, o que êle perde de importância social, como proprietário, ganha-o em poder como organizador, em prestígio da comunhão.

Mas qualquer comunhão detentora de poder, seja na forma de propriedade, seja na forma de organização política, ou em qualquer forma intermediária, é responsabilizada por todos os deveres que incumbem ao govêrno e daí não há escapatória, visto que proprietário, administrador ou político, todos se encontram em terreno comum e só podem sobreviver na medida em que assumem e cumprem os encargos da sua posição, dando paz, fartura e oportunidades iguais às massa cuja vida econômica organizam.

BRASIL VANGUARDEIRO

Nessa tese do sociólogo americano incide, sem dúvida, a concepção da nova política social, em benefício do trabalhador em si e da coletividade em geral, ficando o Estado em função de coordenador e fiscal dos procedimentos adequados.

O Brasil já tem uma posição definida e condicente com essa política, em considerar não só os fatôres humanos da produção, fomentando a aproximação das classes trabalhadoras e patronais, num esfôrço comum de recíproca compreensão e harmonização de seus interêsses, como ainda e principalmente, incentivando a valorização do trabalhador, ao despertar-lhe as fôrças de cooperação, pelo aprimoramento da sua capacidade de ação no trabalho, pela sua dignificação, através de obras de assistência social, que o beneficiem de melho-

A recreação tem seu valor acentuado nesta expressiva fotografia.

rias, na ordem material, cultural e cívica, para si e os seus, a fim de desempenhar a sua indispensável solidariedade com os poderes do Estado, oriunda da simpatia e reconhecimento em receber e sentir os efeitos da política que visa a sua elevação social.

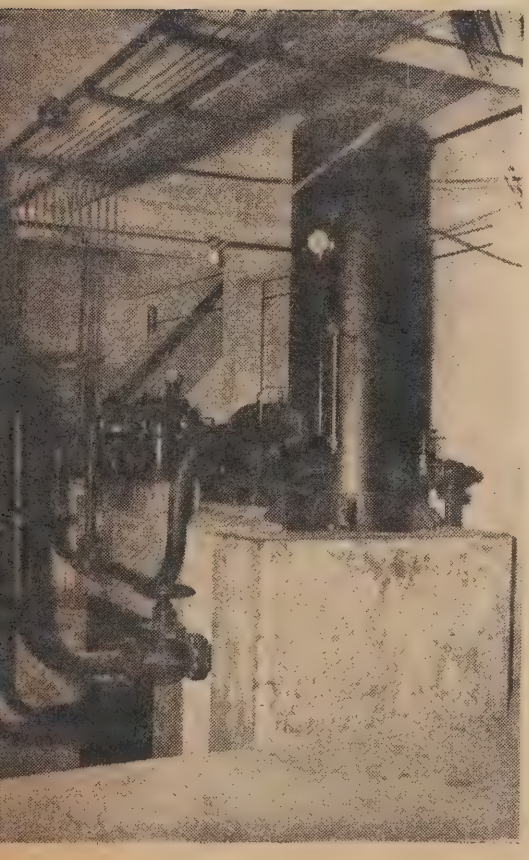
E' essa política que está sendo executada pelas classes patronais da indústria e do comércio, através dos serviços sociais, cogitando o Sr. Presidente da República da criação do Serviço Social da Lavoura, tão positivo e justo foi S. Ex. quanto, ao ensejo da sua recente visita à Confederação Nacional da Indústria, declarou em referência ao SESI, que foi uma iniciativa dos industriais brasileiros, que muito os recomenda, especialmente pela maneira como vêm procurando desempenhar tão difícil missão, representando isso uma demonstração inequívoca do espírito de solidariedade humana e de compreensão dos problemas relativos à defesa e à valorização do nosso homem.

Ora, num país cujas condições mostram quanto há a fazer, sob as mais diversas modalidades, em matéria de assistência social, para benefício do trabalhador, é de considerar o volume da massa humana em favor da qual foram criadas várias instituições, eis que, pelo censo indústrial de 1940, havia, então, no Brasil, 49.418 estabelecitos fabris, ocupando 960.663 pessoas, entre as quais estavam arrolados 781.185 operários, numa proporção de 81,3% sôbre aquêle total, mas os dados referentes aos associados do IAPI em 1946 elevam a 1.297.817 os contribuintes da dita autarquia.

Progressão semelhante ocorre também no âmbito das atividades comerciais, refletida no seu instituto de previdência social.

Boa medida é, certamente, que cada instituição deficiente, reforme, por métodos racionais, as suas condições de trabalho, visando rendimento útil e objetivo, numa emulação saudável, reduzida a sua burocracia, com os encargos de um funcionalismo excessivo, que degenera em perturbação funcional e debilidade orgânica, ao invés da encampação, que resultará em rebaixamento geral de nível de produção, até final sossôbro do sistema.

Em cima, as duas primeiras turbinas, já montadas e aptas a entrar em ação. Elas, juntas, têm uma capacidade de 8.040 Kw. Na fotografia de baixo, a bomba de óleo que servirá aos dois conjuntos, também já instalada e com suas ligações completadas. A terceira unidade a ser instalada para a usina de Macabu terá a capacidade das duas já instaladas.



DOCUMENTÁRIO

Macabu na Câmara dos

SEGUNDO os estudos procedidos em relação à balança nacional de calorias e constantes do Plano SALTE, abstração feita da energia muscular (humana e animal), as principais fontes de energia utilizada no Brasil, combustíveis e eletricidade, com apoio em estatísticas oficiais, atingiram em 1940 a um total de 193.715 bilhões de calorias; concorreu, a lenha, com um total de 162.800 e o fator de carga de energia elétrica com 2.514 bilhões. Decorridos seis anos — isto é, em 1946 — o consumo nacional foi de 243.941 bilhões de calorias; a lenha entra, neste total, com 200 mil bilhões e a energia hidrelétrica com 3.875 bilhões.

Servem estes números para mostrar a intensidade com que vai se processando o desgaste de nossas já minguadas reservas florestais e para denunciar a importância de se apressar, quanto antes, um programa para o aproveitamento intenso do potencial hidrelétrico do país.

Aliás, tanto o govêrno federal como os governos de Estados e Municípios veem tendo ampla compreensão do programa; haja vista os planos em execução, inclusive aquêles de iniciativa privada, que encontram de parte das autoridades públicas o mais decidido apoio como ocorre neste momento em relação à Light, para quem o Brasil vai avalisar um empréstimo no Banco Mundial de Reconstrução e Fomento.

Há algumas iniciativas, porém, que estão a merecer mais firme atenção especialmente de parte do govêrno federal e, dentre estas, destacamos aqui o plano em curso a cargo da Comissão Central de

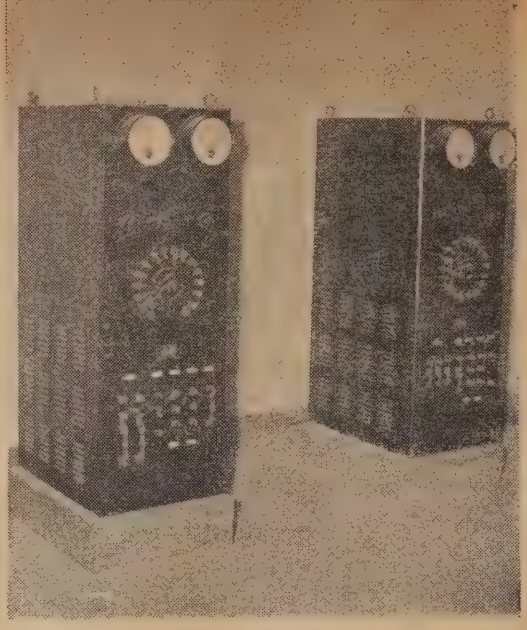
Se a Comissão de Macabu pôde, desde o início, dispor de grandes reservas de pedra, teve porém que mobilizar equipamentos para o desmonte desta matéria prima, tão primária, mesmo, e tão importante também. Na fotografia ao lado, vista do grande britador, um dos maiores instalados no Brasil, e, em baixo, material com que êle poderá trabalhar durante algum tempo. O seu consumo é da ordem de 500 metros cúbicos de pedra por dia.

Deputados

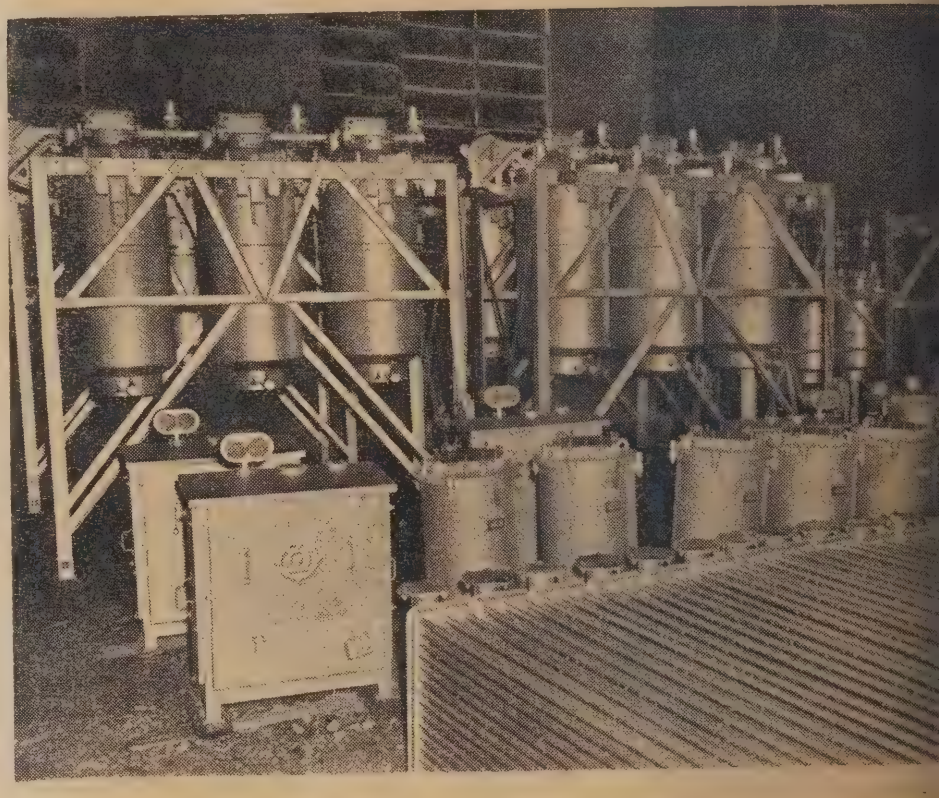
Macabu, no Norte do Estado do Rio de Janeiro, plano êste que vem sendo atendido pelo govêrno estadual, a quem cabe, aliás, o mérito da iniciativa. Não foi, o plano de Macabu, incluído na composição do Plano SALTE e, assim sendo, deve-se encarar o projeto de iniciativa do deputado Abelardo Mata, da representação fluminense no Palácio Tiradentes, que contou com o apoio de assinaturas de outros deputados, autorizando o govêrno federal a inverter Cr$ 45.000.000,00, na construção das usinas elétricas do sistema Macabu-Glicério e obras anexas.

Os leitores de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO estão amplamente informados do curso que teem seguido as obras iniciadas há cêrca de dez anos no Norte do Estado do Rio, e que teem como finalidade dar, em três etapas, 33.000 quilowátts àquela região, mediante o desvio do rio Macabu, através de um túnel, de uma barragem para o vale do rio São Pedro e movimentando assim duas usinas: a primeira de Macabu e a segunda de Glicério.

No primeiro dos discursos que pronunciou para justificar o seu projeto o deputado Abelardo Mata teve oportunidade de acentuar: "As dificuldades que teem aparecido no caminho da Central de Macabu são inumeráveis. O Estado do Rio de Janeiro luta mesmo com grandes obstáculos, não só para continuar essa obra, como também para obter financiamento por parte das instituições para o prosseguimento dos trabalhos". E' esta grave lacuna que o projeto em causa deverá remediar. E, para mostrar como o plano hidrelétrico do Norte fluminense não tem recebido a cooperação do govêrno federal na medida devida, cita que a Comissão encarregada de sua realização obteve, há alguns anos, um empréstimo de 33 miuhões de cruzeiros, em duas parcelas, num estabelecimento de crédito, a juros de 8 e 9%, que estão sendo pagos com os recursos do Tesouro do Estado. E' realmente difícil realizar meio de produção econômica a semelhante preço. Em 1946 Macabu pleiteou um outro empréstimo, de 25 milhões de cruzeiros, a 8%, no prazo de



Vários aspectos do equipamento instalado. Em cima, à esquerda, vista do salão de baterias, tendo ao lado os seus relógios. Do lado externo, em cima, um dos grandes transformadores à espera de sua montagem definitiva; no centro, equipamentos diversos, já revisados, prontos para utilização. Em baixo, aspecto do salão de contrôle, totalmente instalado.

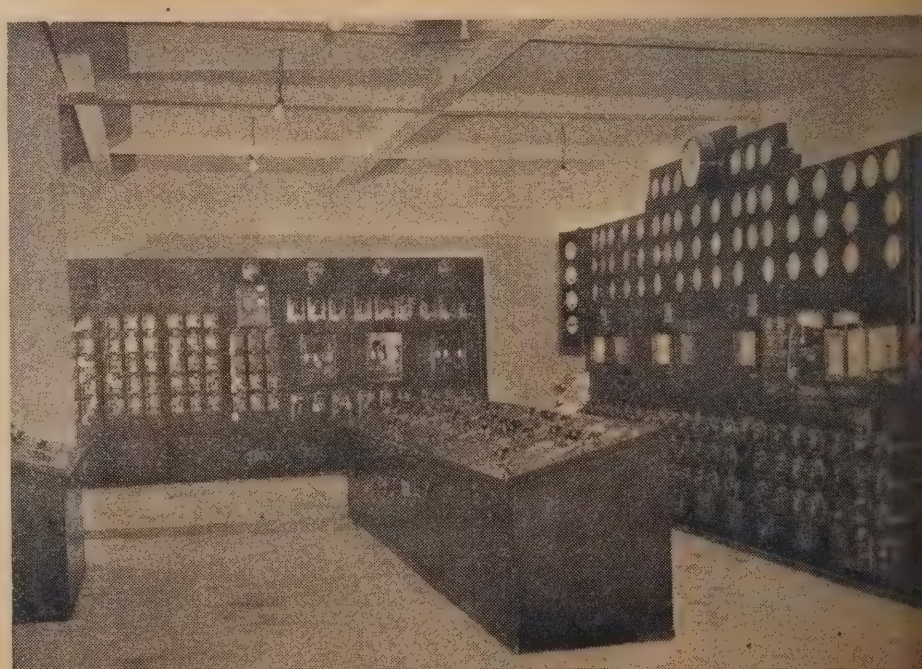


cinco anos, com a garantia de quarenta milhões de títulos do Estado. A Caixa Econômica informou não ter dinheiro, mas quase ao mesmo tempo emprestava, à Prefeitura do Distrito Federal, a importância de 110 milhões. Consultado o Banco do Brasil, no mesmo sentido, êste informou que tal transação contrariava dispositivos regulamentares e ser má a situação financeira do Estado do Rio, quando naquela época êste resgavata os seus compromissos com absoluta regularidade.

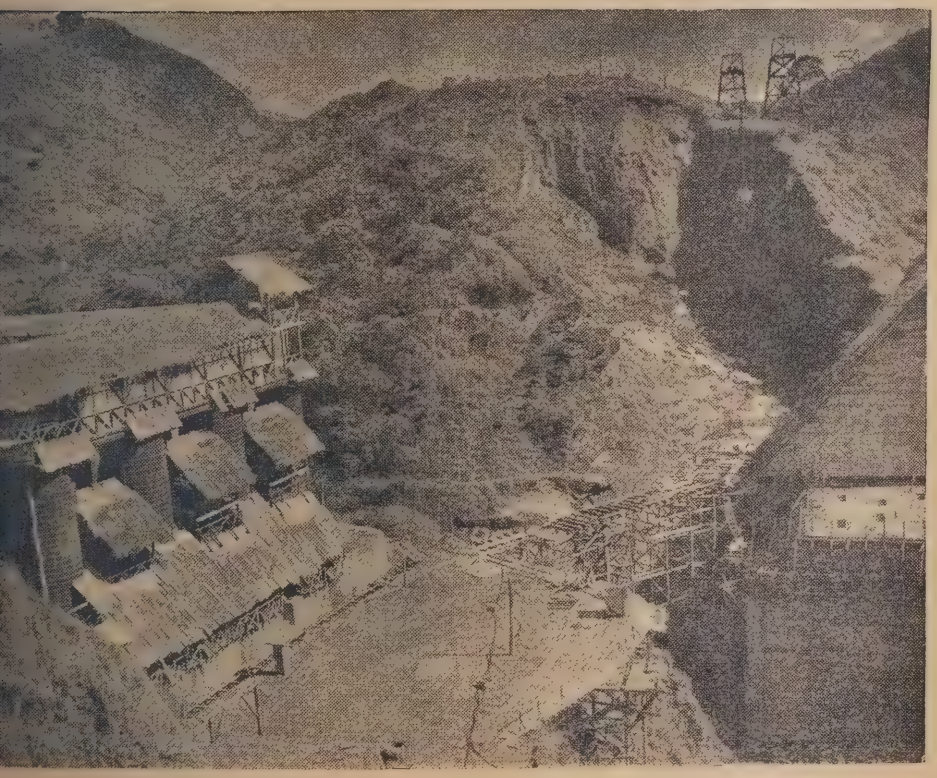
O fato puro e simples é que, sem dispor de recursos suficientes, as obras não teem podido andar regularmente; houvesse meios financeiros na medida e no tempo necessário e, por certo, a primeira etapa e talvez a segunda, de Macabu, já estivesse concluída e em pleno rendimento. Não havendo estes meios, o que se observa é o atrazo das obras e, mais do que isto, o seu encarecimento e, ainda, a dúvida sutil que se entranha naquela massa de habitantes do Estado, que chegarão finalmente ao ponto de cansar à espera.

A MARCHA DOS TRABALHOS

Em sua documentada oração o deputado Abelardo Mata aduziu muitos e oportunos esclarecimen-



Região acidentada por excelência, se oferece umas tantas facilidades para execução do plano, oferece também outras tantas dificuldades. Na fotografia ao lado vê-se a parte posterior dos grandes silos. Na foto inferior, visão de conjunto da instalação dos silos, dos maiores, também, existentes no Brasil, e que produzem para atender às obras de barragem.



tos. Lembra, por exemplo, que em 1939 foi feita a concorrência para a realização das obras, tendo sido classificada a firma Bratac, com um orçamento de 39 milhões de cruzeiros. Outros concorrentes apresentaram propostas variando de 43 a 62 milhões. Verificou-se de pronto que o esfôrço financeiro do Estado não poderia se manter naquêle valor. Inúmeros fatôres deveriam acrescentar-se, de maneira que o orçamento teria, por fôrça, de ser majorado e, dentro em pouco, os 39 milhões estavam elevados a 41 milhões de cruzeiros.

A 1.º de março a Comissão Central de Macabu ficou encarregada de continuar as obras que a companhia japonesa não podia levar adiante em face dos acontecimentos internacionais de fins de 1941. E já nessa época o plano primitivo, de autoria do engenheiro Franca Amaral, entrava a sofrer substanciais modificações. A barragem deveria ser aumentada e o seu volume passou de 39.000 metros cúbicos de alvenaria para 90.000 metros cúbicos de concreto e o orçamento caltou para 49 milhões de cruzeiros. O túnel primitivo tinha 3.960 metros e foi prolongado para 5.464.80 metros, isto atendendo a uma série de vantagens técnicas e econômicas para o futuro. E lá se foi o orçamento elevado para 75 milhões. A linha de Friburgo não fôra prevista no orçamento inicial, e lá se foram mais cinco milhões, arredondando o total em 80 milhões e meio. E mais 50 quilômetros de estradas internas e 100 externas, reflorestamento das bacias de proteção, hospitais, núcleos de agricultura, e mais outros empreendimentos complementares, acabaram por situar o orçamento em volta de 94 milhões e quinhentos mil cruzeiros.

A firma que vencera a concorrência, porém, pertencia a um consócio japonês, que, no Brasil, já se encontrava em situação difícil. Estando o Japão às portas da guerra, ela já não conseguia receber, normalmente, o material de que necessitava, daí ter havido necessidade de fazer grandes estoques. A Comissão Central teve que inverter nestas compras quarenta milhões de cruzeiros. Considerando o valor residual de vinte e cinco milhões de cruzeiros e o elevado estoque de mercadorias, somando-se tôdas estas parcelas, chegamos a 150 milhões de cruzeiros.

O ENCARECIMENTO

São impressionantes as comparações feitas quanto ao preço da mão de obra e de materiais diversos em poucos anos de intervalo. Em 1945 Macabu gastou com seus 2.700 servidores, cêrca de Cr$ ..... 1.000.000,00 mensais; hoje, com 1.200 servidores, despende verba quase igual, isso porque, em 1939, o salário mínimo da região era de Cr$ 0,50 por hora para o trabalho braçal e, agora, é de Cr$ 1,50, o que representa três vezes mais. O cimento custava, pôsto em Crubixais, Cr$ 12,50 o saco e, hoje, custa

Cr$ 20,50. O ferro em vergalhão custava de Cr$ 1,60 e Cr$ 1,80 e hoje é fornecido a Cr$ 2,60 e Cr$ 4,00; um vagão de cimento da Leopoldina, de 20 toneladas, custava de Guaxindiba a Crubixais, Cr$ 760,00 e agora custa mais de Cr$ 2.000,00. O cobre nu custava cêrca de Cr$ 7,00 e, hoje, custa perto de Cr$ 14,00. A preço do metro linear de túnel, que naquele ano era de Cr$ 2.500,00, em fins de 1945, com dinamite a baixo preço, custava cêrca de Cr$ 4.000,00; hoje varia de Cr$ 5.500,00 a Cr$ 6.000,00. O orçamento da barragem, em 1939, era de Cr$ 140,00 o metro cúbico; agora é de Cr$ 300,00. A dinamite era importada, em 1934, a Cr$ 14,00 o quilo e, atualmente, o é a Cr$ 26,00. O pinho do Paraná custava, em 1939, Cr$ 200,00 ou Cr$ 300,00 o metro cúbico, hoje custa mais de Cr$ 1.200,00. A peroba do campo era comprada a Cr$ 500,00 e hoje a Cr$ 2.000,00.

Fazendo um estudo do preço da futura produção de energia da usina de Macabu, o deputado Abelardo Mata reporta-se a informações sôbre diversos empreendimentos. Diz, por exemplo, que as modernas usinas norte-americanas, conforme está publicado em Lovell Generating Stations, dados aliás de alguns anos, teem custado de Cr$ 3.000,00 a Cr$ 6.000,00 o kw. elétrico instalado, até os bornes dos transformadores elevadores. A Federal Power Comission, órgão oficial do govêrno americano, confirma êstes números. Há usinas, porém, de preços muito elevados, que chegam a Cr$ 12.000,00 o kw instalado. A "Boulder", dos Estados Unidos, custou o kw a Cr$ 2.500,00, mas não foi completada a etapa final. Uma vez concluída, vai se elevar, de muito, o preço do kw instalado. No Brasil, os cálculos giram em tôrno de Cr$ 6.00,00 a Cr$ 8.00,00 por kw instalado de potência nos bornes dos geradores. Nos estudos preliminares para a Hidrelétrica do São Francisco, está previsto um custo de Cr$ 6.600,66. Atendendo aos investimentos em cursos, a Bond & Share terá o seu kw instalado, logo que terminadas as obras, atuais, na razão de Cr$ 8.500,00.

O ESTADO ATUAL

As obras atualmente em execução, em Macabu, compreendem a barragem do rio dêsse nome, o túnel, a usina, as várias linhas de transmissão, com mais de 300 quilômetros, as 12 sub-estações e as rêdes de distribuição com cêrca de 2.000 quilômetros de circuito. Dentro do plano oro-hidrográfico, a Central de Macabu será obra semelhante à instalada na Serra do Cubatão pela The Tramway Light and Power. O plano originário de Franca Amaral baseou-se na idéia da transposição das águas do rio Macabu para o vale do rio S. Pedro, por meio dum túnel cavado em rocha viva, numa extensão de quase 5,5 quilômetros.

Entre os dois vales de Macabu e São Pedro, ergue-se o espinhaço da Serra do Mar. Para atravessá-lo, existe êste túnel, já pronto, com suas obras de revestimento e impermeabilização quase concluídas.

As águas, depois de movimentarem a Uisna de Macabu, com 330 metros de queda, vão continuar pelo rio São Pedro, que alimenta a Usina de Glicério, dando, então, 33.000 kw, em três etapas, das quais a primeira está praticamente concluída. Duas unidades, somando 7.000 kw, estão pagas e instaladas. O quadro de manobras está montado, a casa das máquinas, a usina propriamente dita, está pronta.

Uma vez concluída a Central de Macabu será o terceiro sistema importante de utilização de energia hidráulica no Brasil, sendo o primeiro a Brazilian Traction e o segundo a Bond and Share.

Mas a Comissão Central de Macabu não tem limitado seus trabalhos apenas à Usina de Macabu. Ela remodelou a Usina de Tombos, aumentando de 18.000 para 38.700 volts a tensão de transmissão. Não fôsse êste trabalho e a importante cidade de Campos estaria desde muito definitivamente às escuras. Nestas obras foram gastos Cr$ 4.500.000,00.

A E.F.E.

Não é desejo do govêrno do Estado do Rio, porém, fazer a exploração direta da Usina de Macabu. Assim é que, pelo decreto-lei n.º 7.825, de 4 de agôsto de 1945, foi estabelecida a norma para organização e incorporação da Emprêsa Fluminense de Energia Elétrica S.A. (E.F.E.), com um capital de Cr$ 120.000.000,00, sendo que oitenta milhões em ações nominativas ordinárias e 20 milhões de ações nominativas preferenciais com direito a voto e 20 milhões de ações nominativas preferenciais sem direito a voto. Por um outro decreto-lei, de n.º 1.441, de 5 de setembro do mesmo ano, foi o govêrno autorizado a subscrever Cr$ 80.000.000,00 do capital, mediante a transferência à E.F.E. dos direitos, obrigações, vantagens e outros bens e instalações tangíveis ou intangíveis.

Atendendo, porém, à circunstância de que os trabalhos ainda estavam longe de atingir ao seu têrmo, e como seria de tôda conveniência que o empreendimento viesse a se concretizar com a primeira parte do plano de obras concluída, foi a organização diferida para ocasião mais oportuna.

Esta parece que chega no momento. Os documentados discursos do deputado Abelardo Mata, na Câmara dos Deputados, em 5 e 6 de agôsto corrente, justificaram um projeto de lei de sua autoria, assinado por outros deputados, e pelo qual ficará o govêrno federal autorizado a inverter Cr$ ..... 45.000.000,00 na construção das usinas elétricas do sistema Macabu-Glicério e obras conexas, no Estado do Rio. Uma vez constituida a Emprêsa Fluminense de Energia Elétrica, o govêrno do Estado

Um dos trabalhos finais no que respeita ao túnel: a tomada dágua. O grande volume do líquido, represado num vale que ocupa alguns quilômetros quadrados, se despejará, por êste funil, no túnel que o levará à tubulação e daí às turbinas.

do Rio entregará à União Cr$ 45.000.000,00 em ações ordinárias da mesma emprêsa, podendo readquirí-las em qualquer tempo e quaisquer quantidades, a juízo do govêrno fluminense e pelo valor nominal.

Para melhor conhecimento, divulgamos a seguir a íntegra do projeto citado:

PROJETO
N.º 832 — 1948

Autoriza o Govêrno Federal a inverter Cr$ 45.000.000,00 (quarenta e cinco milhões de cruzeiros) na construção das usinas elétricas do sistema Macabu-Glicério e obras conexas, no Estado do Rio de Janeiro.

(Do Sr. Abelardo Mata).

(Às Comissões de Justiça, Obras Públicas e Finanças).

Art. 1.º — Fica o Govêrno Federal autorizado a inverter Cr$ 45.000.000,00 (quarenta e cinco milhões de cruzeiros) na construção das usinas elétricas do sistema Macabu-Glicério e obras conexas no Estado do Rio de Janeiro.

Parágrafo único — Criada a Emprêsa a que se refere o Decreto-lei n.º 7.825, de 4 de Agôsto de 1945, o Govêrno do Estado do Rio de Janeiro entregará à União Cr$ .... 45.000.000,00 em ações ordinárias da mesma Emprêsa, podendo readquirí-las em qualquer tempo e quaisquer quantidades, a juízo do Govêrno do Estado do Rio de Janeiro e pelo valor nominal.

Art. 2.º — Fica aberto o crédito especial de Cr$ 45.000.000,00 pelo Ministério da Fazenda, para pagamento imediato ao Govêrno do Estado do Rio de Janeiro da mesma importância, devendo no ato, do pagamento assumir o Govêrno do Estado compromisso do cumprimento do parágrafo único do artigo 1.º.

Câmara dos Deputados de Julho de 1948 — Abelardo Mata — Osvaldo Lima — Ferreira Lima — Costa Neto — Galeno Paranhos — Costa Porto — Costa Neto — Dolor de Andrade — Brígido Tinoco — Carlos Pinto — Bastos Tavares — Amaral Peixoto — Soares Filho — Romão Júnior.

Caixa Econômica Federal de São Paulo

BALANÇO E INFORMAÇÕES CORRESPONDENTES AO 1.º SEMESTRE DE 1948

No cumprimento de disposições regulamentares o Conselho Administrativo da Caixa Econômica Federal de São Paulo vem prestar contas da situação dêste instituto, no período encerrado em 30 de junho último.

Todos os serviços da entidade continuaram a se processar em perfeita ordem no semestre transcorrido, exercitando-se as suas funções administrativas dentro da mais completa normalidade. Mantiveram-se cordiais e eficientes as relações com todos os Poderes Públicos, especialmente com o Govêrno Federal, o Ministro da Fazenda e o Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais, de quem esta Administração recebeu todo o prestígio hierárquico necessário ao desempenho de suas funções. Semelhantemente, o povo de S. Paulo continuou a manter sua confiança nesta instituição aumentando cada vez mais suas relações com ela, conforme atesta o grande movimento verificado no semestre.

Eis os dados e índices principais do movimento do semestre em exame, os quais revelam a solidez e a regularidade da vida financeira desta Caixa Econômica:

I — SALDO DE DEPOSITANTES:

	Cr$	Cr$
Saldo em 31 de dezembro de 1947.	2.870.440.131,70	
Entradas no semestre	1.279.947.899,40	
Soma	4.150 388.031,10	
Juros capitalizados	69.424.513,90	4.219.812.545,00
Retiradas no semestre		1.384.867.244,30
Saldo que passa para o 2.º semestre		2.834.945.300,70

Comparativamente, o movimento de depósitos no 1.º semestre de 1948 e no 2.º semestre de 1947 apresentam as seguintes cifras.

	OPERAÇÕES	VALOR
1.º semestre de 1948	382.547	1.279.947.899,40
2.º semestre de 1947	380.028	1.263.740.641,10
Excesso de 1948 sôbre 1947	2 510	16.207.258,30

Pelo exposto se vê que o Público, nesse período, depositou na Caixa Econômica mais Cr$ 16.207.258,30 do que no semestre anterior.

Em compensação, entretanto, as retiradas, no 1.º semestre de 1948, também superaram, e superaram pesadamente, as do semestre anterior, como se vê do quadro abaixo:

	OPERAÇÕES	VALOR
1.º semestre de 1948	347.774	1.384.867.244,30
2.º semestre de 1947	340.806	1.260.663.005,90
Diferença para mais	6.968	124.204.238,40

Verifica-se, pois, que, no 1.º semestre de 1948, houve uma diferença a favor das saídas, no valor de Cr$ 124.204.238,40; ao passo que, em 31 de dezembro de 1947, houve saldo a favor das entradas, no valor de Cr$ 261.317.224,40.

Essa imprevista modificação decorreu da retração geral do crédito e do aumento do custo de vidas, pois tendo o Público depositado maiores reservas nos dois semestres, recorreu agora às suas disponibilidades.

Além dessas causas, devemos levar êsse maior volume de retiradas também à conta da taxa abonada de 5% ao ano, quando, segundo é corrente, ela atinge na Praça até o dôbro ou o triplo, o que naturalmente determina a fuga dos depósitos paar outros empregos.

Quanto aos Empréstimos, Disponibilidades e Inversões outras que fizemos durante o semestre, a situação foi a seguinte:

II — MOVIMENTO DE EMPRÉSTIMO:

	Cr$	Cr$
Saldo em 31 de dezembro de 1947.	1.554.871.007,60	
Empréstimos no semestre	297.224.808,60	
Soma	1.852.095.816,20	
Juros capitalizados	53.589.953,80	1.903.685.770,00
Reembolso do semestre		137.113.924,70
Saldo que passa para o 2.º semestre		1.768.569.845,30

III — DISPONIBILIDADES:

	Cr$	Cr$
Tezouro Nacional (Delegacia Fiscal)	648.597.073,90	
Banco do Brasil	28.040.644,30	
Outros Bancos	6.162.880,10	
Tezourarias	25.553.410,80	708.354.009,10

Neste item, devemos assinalar a contribuição desta Caixa Econômica para os Serviços Públicos Federais, contribuição que se destaca da seguinte maneira:

	Cr$	Cr$
Obrigações de guerra	166.099.515,50	
Cia. Siderúrgica Nacional	79.500.000,00	
Cia. Vale do Rio Doce	20.000.000,00	
E. F. Noroeste do Brasil	92.864.867,50	
E. F. Central do Brasil	80.000.000,00	438.464.383,00

além da cota acima mencionada, em depósito na Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional, ou sejam 38,35% do total de depósitos.

IV — RESULTADO ECONÔMICO:

Receita	Cr$	Cr$
Juros	99.827.255,40	
Comissões, aluguéis de imóveis próprios, etc.	4.108.614,50	
Rendas extraordinárias	163.214,50	104.099.084,40
Despesas		
Juros capitalizados	69.460.083,30	
Funcionalismo (ativo e inativo)	13.528.337,00	
Material de expediente	837.491,00	
Encargos diversos	5.360.014,90	89.183.926,20
Total da receita	104.099.084,40	
Total da despesa	89.185.926,20	
SALDO		14.913.158,20

V — OUTRAS INFORMAÇÕES:

a) O número de cadernetas de depositantes, em circulação, cresceu, de um semestre para outro, de 17.870 unidades, como se vê:

Em 30 de junho de 1948	660.520
Em 31 de dezembro de 1947	642.650
Diferença para mais	17.870

b) Igualmente, aumentou de 17.918 o número de operações respectivas no semestre, ou seja:

Em 30 de junho de 1948	820.793
Em 31 de dezembro de 1947	802.875
Diferença para mais	17.918

c) No movimento total de fundos, o acréscimo verificado, entre um semestre e outro, foi de Cr$ 60.802.341,30, segundo os algarismos abaixo:

	Cr$
Em 30 de junho de 1948	3.099.155.877,00
Em 31 de dezembro de 1947	3.038.353.535,70
Diferença para mais	60.802.341,30

VI — FUNCIONALISMO:

No tocante ao nosso Pessoal, cumpre-nos relatar o seguinte:

a) Com a execução do programa de abertura de novas agências desta Caixa Econômica, quer nesta capital, quer no interior do Estado, fêz-se mister a admissão de novos servidores. Como, porém, não havia mais candidatos aprovados no Concurso de 1946 a serem chamados, resolveu o Conselho Administrativo, nos têrmos do Regulamento vigente, abrir novo Concurso êste ano. Inscreveram-se para as provas 1.875 candidatos, sendo 999 do sexo masculino e 876 do sexo feminino. Foram aprovados 346 candidatos, sendo 158 do sexo masculino e 188 do sexo feminino.

b) — Em 30 de junho último, era o seguinte o Quadro do Pessoal, tanto na Matriz como nas Agências: 697 servidores, sendo 591 funcionários, 92 empregados e 14 artífices, representados por 550 pessoas do sexo masculino e 147 do sexo feminino.

c) Quanto à conduta e eficiência dos Srs. Funcionários e Empregados desta Caixa, cabe mencionar que, tanto os seus chefes como auxiliares, vêm cumprindo disciplinada e eficientemente todos os seus deveres, com dedicação, competência e boa vontade, sem qualquer incidente no semestre findo, tendo a Administração recebido a plena cooperação de todos êles.

VII — BALANÇO: A seguir transcrevemos o Balanço encerrado em 30 de junho último e a Demonstração da Conta de Receita e Despesa referente ao semestre.

BALANÇO ENCERRADO EM 30 DE JUNHO DE 1948

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
VALORES DISPONÍVEIS			
Encaixe			
Tesourarias Banco do Brasil e outros Bancos		59.756.935,2.	
Delegacia Fiscal		648.597.073,90	708.354.009,10
VALORES EM CIRCULAÇÃO			
Empréstimos			
Nas diversas carteiras		1.768.569.845,30	
De Mutação			
Obrigações de Guerra	166.099.515,50		
Ações da Cia. Siderúrgica Nacional	79.500.000,00		
Ações da Cia. Vale do Rio Doce	20.000.000,00	263.599.515,50	
Apólices Uniformizadas do Estado de São Paulo	12.974.634,20		
Apólices Rodoviárias — E. S. Paulo	10.400.000,00		
Apólices da Prefeitura de São Paulo	23.000,00	23.402.654,20	
Imóveis	2.912.632,00		
Maquinários	279.722,70	3.192.354,70	
Almoxarifado		1.490.153,00	
Transitórios			
Juros a receber	81.042.562,30		
Devedores diversos	4.913.253,00	85.955.815,30	2.148.210.343,60
VALORES PATRIMONIAIS			
Imóveis, Matriz e Agências		34.118.798,20	
Móveis e utensílios		9.953.567,10	
Biblioteca		188.103,70	44.260.469,00
Total do Ativo Real			2.900.824.821,70
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		4.790.421.576,30	
Empenhos c/empréstimos		436.458.271,10	
Títulos e valores em depósito		10.265.100,00	5.237.144.947,40
TOTAL DO ATIVO			8.137.969.769,10

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
CONTAS EXIGÍVEIS			
Depósitos			
Voluntários			
Populares	2.618.227.325,30		
Prazo Fixo	186.831.145,40		
Caucionados	23.753.201,70	2.828.811.672,40	
Compulsórios			
Contratuais		6.133.628,30	2.834.945.300,70
Transitórios			
Credores diversos			9.078.444,90
TOTAL DO PASSIVO EXIGÍVEL			2.844.023.745,60
CONTAS PATRIMONIAIS			
Patrimônio	22.272.326,80		
Fundo de reserva	24.607.041,40	46.879.368,20	
Outros fundos		9.921.707,80	56.801.076,10
			2.900.824.821,70
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Garantias de empréstimos		4.790.421.576,30	
Empréstimos autorizados		436.458.271,10	
Valores de terceiros		10.265.100,00	5.237.144.947,40
TOTAL DO PASSIVO			8.137.969.769,10

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE RECEITA E DESPESA

DESPESA

	Cr$	Cr$	Cr$
FINANCEIRA			
Juros pagos a crédito no semestre		69.424.513,90	
Prejuízos em operações		35.569,40	69.460.083,30
ADMINISTRATIVA			
Vencimentos			
Conselho Administrativo	288.000,00		
Funcionalismo	13.240.337,00	13.528.337,00	
Material			
Consumo no semestre		837.491,00	
Serviço de terceiros			
Limpeza e conservação de imóveis, publicidade, transportes e viagens, luz, fôrça, gás, telefone, etc.		732.855,00	
Encargos diversos			
Aluguéis de imóveis e máquinas próprios e de terceiros	1.886.702,90		
Contribuições diversas			
Conselho Superior das Caixas Econômicas Federais	800.190,50		
I. A. P. Bancários	558.171,30		
Outras contribuições	245.952,50		
Outros encargos	97.148,90	3.588.106,10	
Depreciações e provisões			
Depreciações de móveis, utensílios e máquinas		470.000,00	10.156.849,10
EXTRAORDINÁRIA			
Diversas			169.163,10
EXERCÍCIOS ANTERIORES			
Desp. divs. de exercícios anteriores			399.830,70
TOTAL DA DESPESA			89.185.926,20
Saldo exercício creditado a			
Patrimônio	3.873.947,5.		
Fundo de reserva	5.165.263,20	9.039.210,70	
Outros Fundos		5 873.947,50	14.913.156,20
			104.099.084,40

RECEITA

	Cr$	Cr$
FINANCEIRA		
Juros referentes ao semestre		
do Tezouro Nacional	19.860.877,00	
de Bancos	1.098.388,90	
de empréstimos	70.444.962,30	
de títulos diversos	8.423.027,20	99.827.255,40
ADMINISTRATIVA		
Emolumentos diversos	78.390,10	
Comissões sôbre empréstimos	1.706.192,90	
Diversas rendas	819.805,00	2.604.388,00
PATRIMONIAL		
Renda de imóveis próprios	1.436.100,00	
Aluguéis de cofres	68.126,50	2.504.226,50
EXTRAORDINÁRIA		
Diversas rendas		163.214,50
TOTAL DA RECEITA		104.099.084,40

SÃO PAULO, 30 DE JUNHO DE 1948

CONSELHO ADMINISTRATIVO
ARTHUR ANTUNES MACIEL
ALFREDO EGYDIO DE SOUZA ARANHA
ALOIDES DA COSTA VIDIGAL

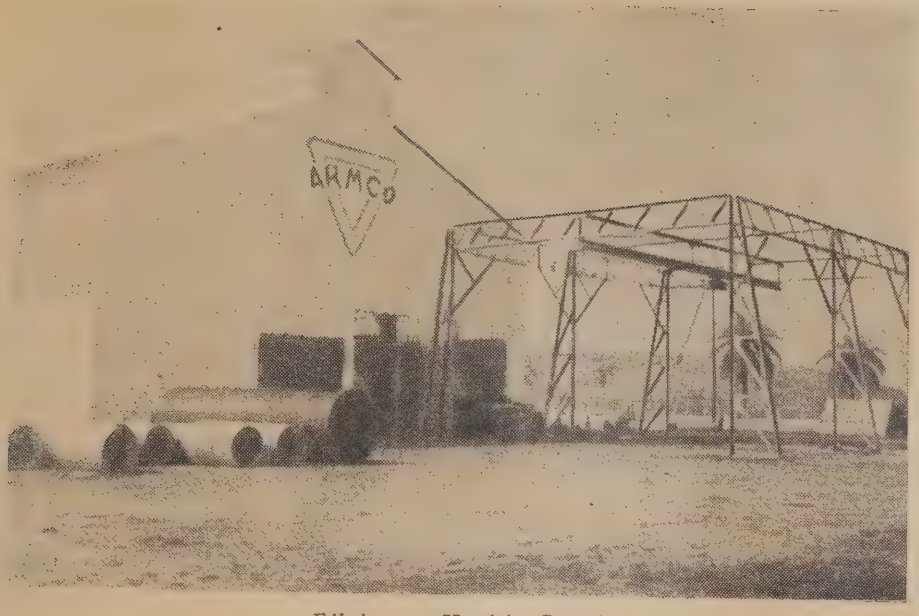
Deixa de assinar o Sr. Drietor, Dr. Abelardo Vergueiro Osaif, por estar ausente, em gôzo de férias

HORACIO BERNARDINO MOTTA
Chefe do Departamento da Gerência
LEOPOLDO MÜLLER
Chefe do Departamento de Contabilidade
(C. R. C. n. 129)

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR" cujas edições veem sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares que, extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.



Fábrica em Honório Gurgel.

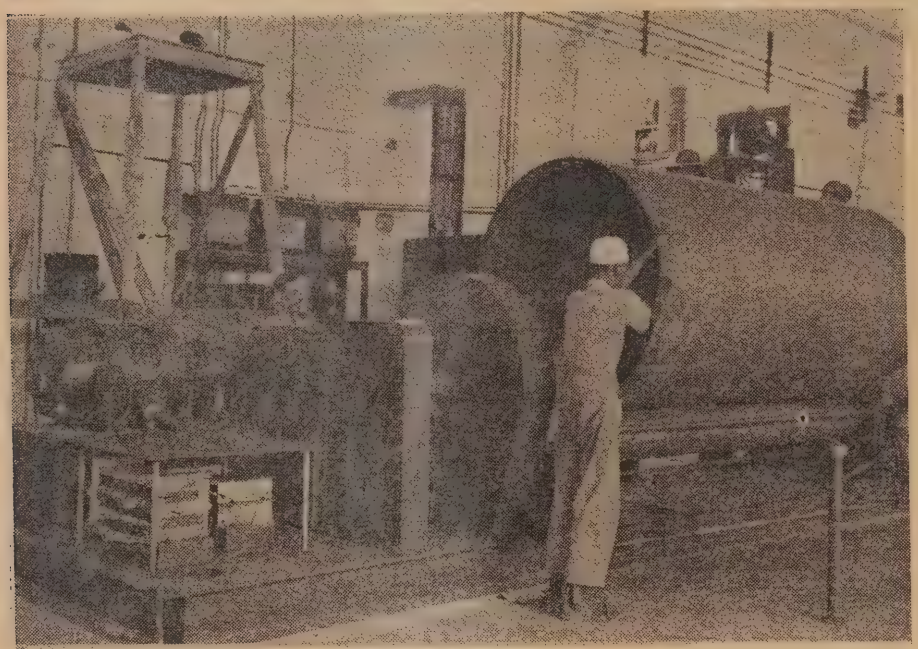
Tubos de Aço

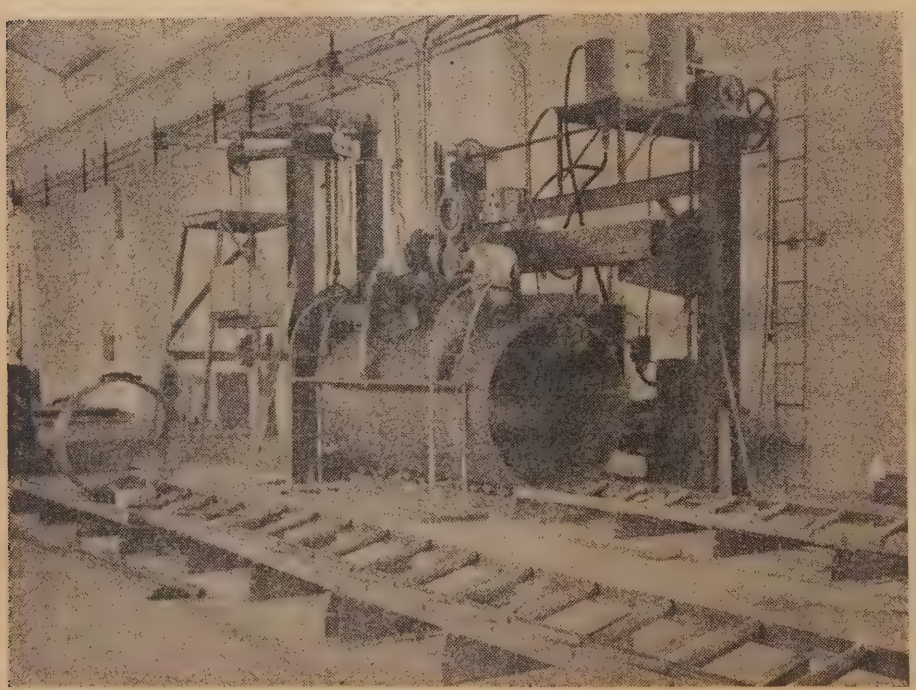
ARMCO

Uma Indústria Brasileira

NO processo de formação industrial, tal como êle se manifesta Brasil, há uma série de particularidades que não podem passar desapercebidas de quem se dedica à análise os fenômenos econômicos. Um dêsses aspectos, o qual desejamos focalizar, é o da evolução de importantes organizações estrangeiras no país. Instaladas inicialmente como distribuidoras de mercadorias produzidas nos seus países de origem, elas não desdenham da oportunidade que se lhe oferece, de aqui vir a aplicar os recursos constituídos à base dos lucros proporcionados pelo mercado brasileiro, não sendo raras, porém, aquelas cujos negócios se desenvolvem de tal maneira que acabam por adquirir personalidade própria, acabando por se constituir em emprêsa independente e, neste caso, constroem fábricas próprias, de modo a atender, em melhores condições, as exigências do meio.

Não é, como se vê, um simples caso de naturalização, porém de nacionalização. Trata-se de uma evolução da qual o Brasil somente tem a ganhar. Se deixa de auferir receitas pelas Alfândegas, dos impostos de importação, passa, por outro lado, a usufruir os benefícios de uma instalação industrial da maior importância, de vez que sua função será produzir artigos que por sua natureza e pela tradição já se encontram fundamentados nos hábitos de





consumo; ganha também a mão de obra nacional que encontra um novo campo de aplicação, adestrando-se em métodos de trabalho ou especialização que até então lhe haviam sido impossíveis.

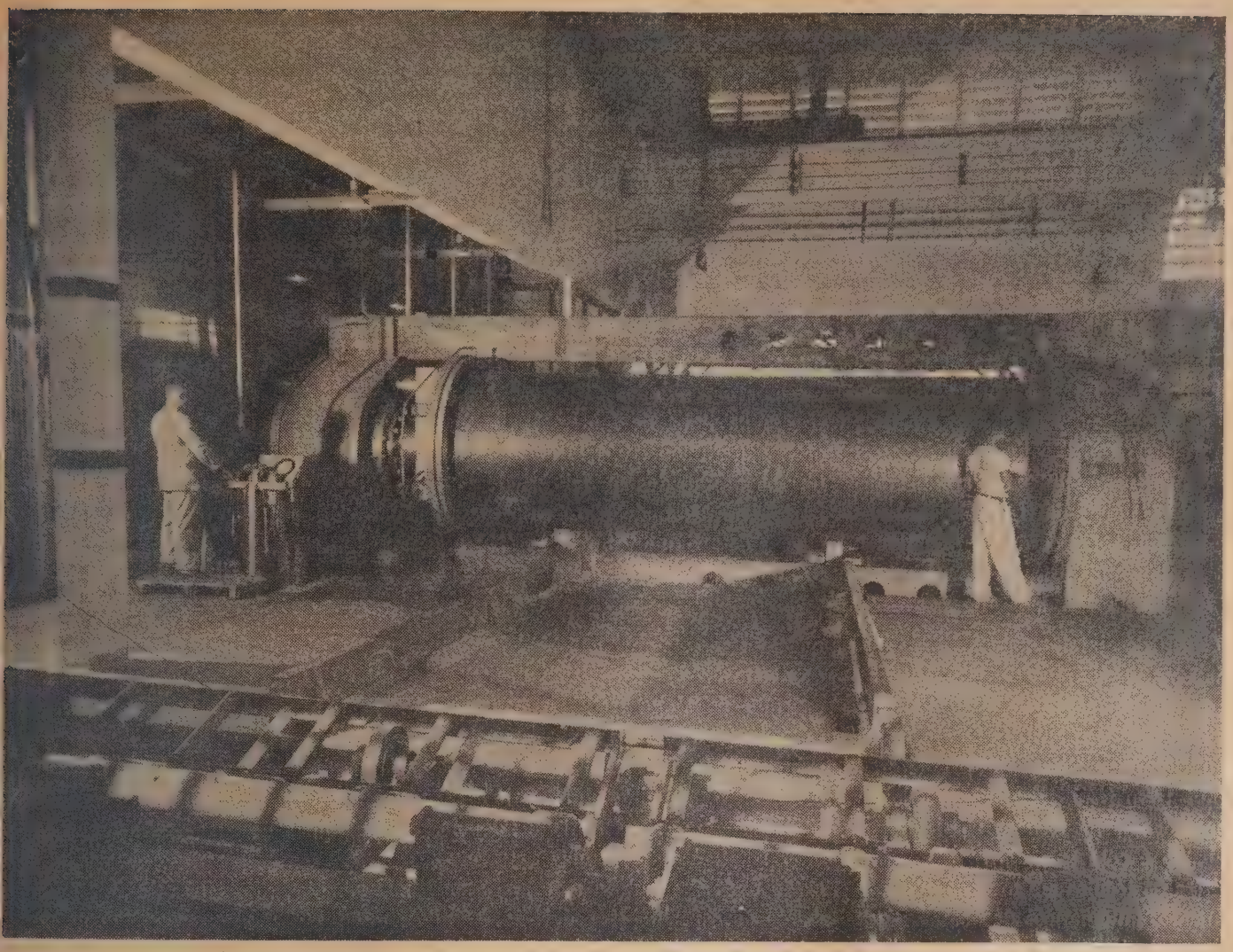
Mas, para que se chegue a um semelhante ponto de integração torna-se preciso a existência de uma série de fatôres que estão mais diretamente sob nossa dependência. E, dentre êstes fatôres, dois sobrelevam: um, é o da formação de um consumo básico; outro, o da possibilidade de matérias primas a preços convenientes e em condições de qualidade e regularidade que permitam o assentamento de um estudo de produção plenamente realizável.

As emprêsas que se constituem no Brasil, como sucessoras de organizações estrangeiras que anteriormente aqui operavam na qualidade de importadoras e distribuidoras, partem assim de uma experiência comprovada, dispondo de um mercado que comporta o investimento industrial. Semelhante mercado, porém, resulta em tôdas as circunstâncias de um progresso material que permite o emprêgo de determinados produtos num volume crescente, dentro de uma certa relatividade. Já a questão da matéria prima é uma função que está ligada em grande escala à organização da indústria básica.

TUBOS DE AÇO

O caso específico de que desejamos tratar nestas páginas é o da Armco. A importante corporação norte-americana, desde muito tempo radicada no Brasil mediante sua rêde distribuidora, foi sucedida aqui pela ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A, companhia brasileira, à frente da qual se encontra o Dr. Godofredo de Menezes. Com o longo tirocínio adquirido por aquela corporação, foi possível discernir das exigências nacionais

De cima para baixo: a tesoura, onde são cortadas as chapas de aço de Volta Redonda; em segundo lugar a calandra para curvar chapas e, em baixo, uma operação de soldagem.



A grande máquina para teste de pressão dos tubos fabricados, única, no seu tipo e com suas dimensões na América Latina.

numa determinada classe de artigos. Através dos seus serviços técnicos acompanhou a evolução do mercado.

Finda a guerra, a Armco Industrial e Comercial S/A achou que era tempo de dar uma nova feição às suas atividades, cuidando de passar de uma organização importadora, para atingir a esfera da produção, reforçando assim a sua posição, de maneira a atender às crescentes necessidades que o rápido desenvolvimento do país exige. Entrava, então, a participar mais ativamente do surto industrial que vai vencendo os limites da improvisação para atingir o campo das realidades definidas. Assim pensando, estudou e construiu uma moderna fábrica, importante conjunto industrial que se encontra situado no subúrbio de Honório Gurgel, no Distrito Federal.

Mas, para que pudesse se lançar nesta empreitada foi necessário que a Armco pudesse encontrar no Brasil os suprimentos de matéria prima essencial à sua produção. E, para isto, contou com a Companhia Siderúrgica Nacional; o parque de indústria básica de Volta Redonda, com o seu alto forno, aciaria, laminação e outros departamentos em pleno funcionamento, tornou-se assim o meio de que a Armco se valeu para fundamentar os seus estudos e já hoje os seus trabalhos industriais.

Com esta iniciativa, pode o Brasil economizar alguns milhões de cruzeiros de divisas, cada ano; Volta Redonda conta com um cliente permanente, cuja exigência de matéria prima será sempre de ordem cerscente; centenas de operários brasileiros realizarão uma etapa de aprendizagem e trabalho da maior utilidade no adestramento da mão de obra; engenheiros brasileiros ganham uma oportunidade de entrar em contacto com métodos de trabalho em série, aproveitando-se da experiência de diretores de produção de largo tirocínio. Num sentido mais geral, podemos inscrever, com justiça, dentre os produtos brasileiros a se recomendarem pela sua qualidade, os da fábrica de Honório Gurgel, da Armco Industrial e Comercial S/A.

Autoridades e técnicos brasileiros têm visitado frequentemente a fábrica e o que ali têm observado é motivo de júbilo. O minério de ferro de Minas Gerais, transformado em aço no Vale do Paraíba, supre hoje uma indústria da maior significação para a economia nacional.

ASSIMILAÇÃO

Verifica-se, desta maneira, como se processa a assimilação — digamos — da iniciativa estrangeira, que orientada numa exata compreensão do meio brasileiro, acaba por adquirir aqui nacionalidade própria, dando margem ao surgimento de uma emprêsa nacional. Exemplos como êste poderíamos citar diversos. Já hoje se pode registrar que as primeiras séries de tubos de aço soldados estão tendo aplicação em Santa Maria, no Rio Grande do Sul; em Juiz de Fora, Minas Gerais, para as respectivas adutoras de abastecimento de água; em Curvelo, Minas Gerais, nos serviços da Cia. de Luz e Fôrça de Hulha Branca e na Emprêsa Elétrica de Londrina, no Paraná.

Quem desejar ter uma idéia do que seja uma indústria dêste tipo, não deve ter acanhamento. A Armco deseja profundamente cooperar não apenas na simples industrialização do Brasil, mas também em familiarizar os brasileiros com os mais modernos sistemas de trabalho e com as mais recentes conquistas da técnica em matéria de equipamentos automáticos de precisão, que exigem do homem um mínimo de esfôrço, em troca de um máximo de perfeição e segurança. E' realmente um fato que merece melhor atenção, a habilidade dos construtores de máquinas automáticas, para a indústria, ao transferirem para estas a habilidade e a experiência de séculos de artezanato.

PRECISÃO E SEGURANÇA

O processo de fabricação não tem cuidados diferentes; êle obedece ao que de mais constante existe em padrões, segredos sôbre o qual repousa o sucesso da produção em série. São os mesmos os cuidados dispensados seja para uma linha de fabricação de 18" até 72" de diâmetro, tais os tipos extremos produzidos na fábrica de Honório Gurgel, onde são empregadas chapas de aço que vão desde 3/16" até 3/4" de espessura.

No grande pavilhão de fabricação podemos acompanhar os trabalhos desde a entrada das chapas de aço, procedentes de Volta Redonda. As pontes rolantes apanham a chapa que vai primeiro à tesoura, onde é cortada conforme o tamanho exigido pela planta do trabalho a ser executado; depois, é a chapa submetida a uma outra operação onde lhe é dada a forma, atendendo às especificações devidas. Dali, sai para a solda, feita elétrica e automaticamente. Daí, rolando sôbre a linha de transporte, recebendo os retoques finais, vai ser submetido, o tubo já acabado, aos ensaios de pressão, feitos em máquina especial, a única, do seu tipo, tamanho e capacidade, existente na América do Sul.

Observa o visitante como uma espêssa chapa de aço é rapidamente transformada num perfeito tubo, que conforme o uso a que se destina, pode variar em comprimento, diâmetro e espessura, sendo tôdas as operações feitas mecanicamente, agindo o homem como um simples comandante das máquians que constituem, no seu gênero, equipamentos dos mais modernos na América Latina. Verá ainda como o nosso homem se presta perfeitamente àquele tipo de trabalho, dando uma prova segura de sua capacidade de adaptação.

MERCADO

Para que o leitor tenha uma idéia da importância de semelhante produção realizada no Brasil, com matéria prima brasileira, é interessante assinalar algumas de suas aplicações. Existem em curso, em diversas partes do país, importantes obras de captação de água, instalação de usinas hidro-elétricas; mas, além dêstes serviços, consomem tubos de aço, ainda, as seguintes atividades; oleodutos, poços; são aplicados em estacas de fundação e em trabalhos de dragagem.

Tôdas estas atividades dependem de suprimentos de tubos de aço de grande dimensão, espessura e resistência, O fator qualidade, neste material, é de importância indisfarçável, pois na qualidade repousa a segurança de serviços de utilidade pública, que não podem estar sujeitos a acidentes dêstes que decorrem da deficiência do material utilizado.

A marca "Armco" é hoje em dia conhecida e acreditada em todo o mundo. Ela representa a condensação de trabalhos de laboratório, de experiências, de prática industrial em vários países; foi, em resumo, todo êste acêrvo que veio para o Brasil, através da Armco Industrial e Comercial S/A.

LUIZ CAMPOS FILHOS & CIA.
Sucessores de LUIZ CAMPOS
Estabelecidos em 1887
COMISSÕES - AGENTES DE VAPORES - COMISSÁRIOS DE AVARIAS
Matriz: RIO DE JANEIRO
RUA VISCONDE DE INHAÚMA, 51
Fones: 43-8016 — 43-8215
Telegr. CAMPOS
Caixa Postal, 45
Filial: SANTOS
Praça VISC. MAUA', 26 - 2.º - s/204
Fone: 5.233
Telegr. LUCAFICO
Santos — S. Paulo
E. F. LUIZ CAMPOS
CORRETOR DE NAVIOS
Fones: 43-8016 — 43-8215

Observações Econômicas

Safra Excepcional de Algodão

A SAFRA brasileira de algodão, que êste ano será tão reduzida, contrasta chocantemente com os altos níveis de produção de algodão dêste ano nos Estados Unidos. Em vista do interêsse que o assunto tem para os leitores do seu BOLETIM AMERICANO, o Escritório de Propaganda e Expansão Comercial do Brasil em Nova York apresenta abaixo um apanhado da situação do mercado de algodão.

O Departamento da Agricultura dos Estados Unidos anunciou esta semana a sua estimativa sôbre a safra norte-americana de algodão êste ano. O total anunciado, ... 15.169.000 fardos (pesando cada 500 libras, pêso bruto), excede os cálculos dos círculos comerciais em quase 2.000.000 de fardos, havendo indícios de que a produção média por acre será a mais elevada na história do país. Segundo se espera, a safra atual será a sétima em volume de produção, excedendo em 3.318.000 fardos, ou em cêrca de 28%, a safra do ano passado. A maior colheita verificada nos Estados Unidos ocorreu em 1937, quando foram produzidos 18.946.000 fardos. A safra ora estimada excede também em cêrca de 3.155.000 fardos a produção média no decênio 1937-46.

O Departamento da Agricultura atribuiu a perspectiva de uma produção elevada a três causas principais: estado atmosférico excepcionalmente favorável, especialmente nas regiões de grande produção.

A estimativa oficial constituiu uma grande surprêsa para os observadores do mercado, os quais, na sua maioria, calculavam a safra entre 13 e 14.000.000 de fardos. Em consequência, as cotações do mercado a têrmo caíram de US$2 a $2.50 por fardo. Verificou-se também uma grande baixa nas cotações dos contratos a têrmo de óleo de caroço de algodão, óleo de soja e banha. No dia 9 do corrente o óleo de caroço de algodão caiu de 121 a 190 pontos. Espera-se, outrossim, que a grande safra de algodão provocará uma queda de preços do algodão em rama e dos tecidos de algodão, cujos preços permanecerão baixos no mínimo durante o restante dêste ano e talvez por um período maior ainda. Entretanto, em virtude dos subsídios estabelecidos pelo govêrno, até o dia 31 de maio próximo, êste é obrigado a sustentar o preço do algodão à base de $0,30.74 a libra para o tipo médio de fibras de 15-16 polegadas.

Quanto às safras de algodão nos países estrangeiros, alguns elementos do mercado norte-americano observam que, embora seja ainda muito cedo para se ter uma opinião acurada, pode-se desde já fazer as seguintes estimativas: Índia, 4.500.000 fardos, União Soviética, 3.000.000, BRASIL 1.500.000, Egito 1.500.000, México ..... 620.000, Argentina 400.000 e Peru 350.000 fardos.

O Departamento da Agricultura calculou também o consumo norte-americano de algodão em cêrca de 8.250.000 fardos e a exportação em 3.500.000 fardos, um total de 11.750.000. Segundo esta base, o saldo excedente será de 3.419.000 fardos, ao qual se deverá acrescentar um saldo de ..... 2.932.000 fardos oriundo das safras anteriores. O total acumulado atingirá então a 5.811.000 fardos. A maior reserva acumulada verificou-se em 1939, período de queda de preços e contrôle governamental das safras, alcançando 12.943.000 fardos. Durante a guerra, entretanto, houve um grande decréscimo das reservas pelo fato de que parte do terreno plantado anteriormente com algodão passou a produzir gêneros alimentícios.

Êste ano a produção média de algodão, por acre, nos Estados Unidos, segundo revelou o Departamento, será de 313,5 libras, ou sejam, 14,6 libras acima do *record* anterior estabelecido em 1944. A produção média por acre no ano passado foi de 267,2 libras. Espera-se uma safra *record* nos seguintes Estados: South Carolina, Tennessee, Flórida, Alabama, Mississippi, Arkansas e Louisiana. A área plantada êste ano, presumindo-se um abandono médio dos algodoais, foi calculada em 23.223.000 acres, cêrca de 2.000.000 de acres ou 9% mais do que no ano passado. Em 1946 a área plantada e onde se procedeu à colheita foi de 17.615.000 acres.

Não se pode ainda fazer uma estimativa sôbre a produção de caroço de algodão, porém o Departamento afirmou que, se a percentagem de algodão relativamente ao caroço fôr a mesma que a média dos últimos cinco anos, a produção alcançará .... 6.130.000 toneladas, em confronto com ... 4.679.000, em 1947, e 4.947.000 para a média do decênio 1937-46.

No que concerne às possibilidades do consumo de algodão no exterior, o Sr. E. D. White, chefe da Seção de Fibras Têxteis da Administração da Cooperação Econômica, declarou a semana passada que atualmente não existe necessidade premente para a compra de algodão norte-americano por parte das nações abrangidas pelo programa de auxílio, especialmente a Itália. Alguns funcionários da ECA informam que, de uma forma geral, os estoques europeus estão atualmente numa situação melhor do que se esperava.

Quanto ao consumo do Canadá, o Departamento da Agricultura informou recentemente que no período de oito meses terminados a 31 de março dêste ano o país consumiu 240.000 fardos, em confronto com 246.000 na mesma época do ano passado. Daquele total, 114.000 foram fornecidos pelos Estados Unidos, 97.000 pelo México, 29.000 pelo BRASIL, 3.000 pelo Egito e 2.000 pela Índia.

ESTIMATIVAS DE SAFRAS NORTE-AMERICANAS

A 10 de agôsto corrente o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos anunciou as últimas estimativas oficiais das safras de 1948, as quais, de um modo geral, excedem de 34% as médias de 1923-32 e de 8% as safras de 1946. Destacando alguns números, temos: Milho, 3.506.363.000 alqueires; trigo, 1.284.323.000 alqueires; arroz, 79.916.000 alqueires; amendoim, 2.340.700.000 libras; batatas, 399.127.000 alqueires; fumo, 1.777.783.000 libras.

São êstes alguns dos produtos que mais de perto interessam ao Brasil, pelo volume de nossa produção ou pela sua posição no mercado internacional, onde comparecemos também como fornecedores ou apenas como compradores. De um modo geral, há ampla superação dos totais apurados em 1947, bastando registrar, por exemplo, que a safra de milho será superior à última de 46%.

Comentando tais previsões, os jornais de economia acreditam que com semelhante volume de produção se quebre, de uma vez, a espinha dorsal da inflação. O reflexo da grande produção de milho e de outros cereais deverá se refletir, dentro de pouco tempo, no preço das carnes, aves, ovos e laticínios.

O total estimado para a safra de trigo é superior em 36% ao da média do decênio 1937-46. Em vista da produção esperada o Departamento de Agricultura estabeleceu uma quota adicional de 131.000 toneladas para a exportação, em setembro, da qual caberá ao Brasil 27.000 toneladas.

CRESCIMENTO DA PRODUÇÃO MUNDIAL

UM estudo realizado pelas Nações Unidas informa que a produção mundial cresceu de 10 a 15% sôbre os níveis de antes da guerra. O volume do comércio mundial, entretanto, permaneceu em 1947 aquém dos níveis de antes da guerra, e durante os quatro primeiros meses de 1948 representou apenas 93% da média anterior a 1939.

Os especialistas das Nações Unidas sustentam que a produção industrial do mundo em 1947 foi superior em um quarto à de 1938, ano por êles utilizado como base.

Em contraste com os progressos na indústria, a produção agro-pastoril do mundo atingiu apenas 93 a 94% da média dos anos anteriores à guerra. As perspectivas para as safras de 1948, entretanto, são muito favoráveis.

PRODUÇÃO DE AÇO

A PRODUÇÃO de aço dos Estados Unidos está a caminho de bater seus próprios recordes, devendo atingir 33 milhões de toneladas nos primeiros seis meses de 1948. A procura, porém, é maior do que nunca. As quotas — tanto as estabelecidas como as propostas — deverão atingir 5,3 milhões de toneladas por ano, isto é, cêrca de 8% do total. Além disso há outros grandes projetos em perspectiva envolvendo consumo de aço.

AÇÚCAR EXPORTADO

AS exportações de açúcar do Brasil para mercados externos registraram grandes aumentos na safra 1947-48, subindo a 4.294.086 sacos.

Êsse açúcar procedente de várias regiões produtoras, destinou-se aos seguintes mercados:

Estados Unidos	50.000
Iraque	565.393
Uruguai	467.000
França	1.222.013
Chile	518.332
Noruega	166.665
Islândia	36.833
Portugal	43.500
Suíça	8.333
Itália	180.706
Palestina	49.998
Parquistão	167.520
Holanda	419.428
Chipre	16.666
Hong-Kong	5.000
A entregar	166.666
Idem,	210.000
Total	4.294.086

Essas exportações foram feitas pelo Instituto do Açúcar e do Álcool, de acôrdo com os produtores.

◆

ESCASSEZ DE JUTA

NOTÍCIAS procedentes da Índia recentemente informam que os estoques atuais de juta em bruto talvez não sejam suficientes para satisfazer as necessidades do consumo presente. As usinas indianas têm tido uma atividade considerável e os especuladores estão operando livremente. Segundo se informa, a maior dificuldade para o comércio da fibra está nas deficiências do transporte entre os centros produtores do Paquistão e Calcutá.

Recentemente foi concluído um acôrdo entre os dois domínios, pelo qual o Paquistão se comprometeu a fornecer ..... 5.000.000 de fardos à Índia, inclusive 900 mil que seriam entregues em Calcutá para serem exportados em nome do govêrno do Paquistão. Receia-se agora, entretanto, que o total acima referido não poderá ser entregue à Índia, apesar das usinas indianas necessitarem de 6.000.000 de fardos para satisfazer o consumo da estação atual. Calcula-se que a safra total de juta no domínio da Índia não excederá a 2.000.000 de fardos, sendo provável uma restrição das exportações, porquanto o govêrno indiano está interessado em satisfazer primeiramente as necessidades das usinas nacionais.

Foi anunciado recentemente que, de outubro a dezembro dêste ano, 250.000 fardos seriam exportados através de Calcutá. E' possível que essa quantidade seja o total exportado até 30 de junho do ano próximo. O Paquistão pretende desenvolver a sua exportação de juta em bruto para os mercados consumidores do ultramar e atualmente está procedendo a melhoramentos no pôrto de Chittagong, junto à fronteira da Birmânia. O Paquistão não estabeleceu ainda cotas de exportação, havendo indícios de que as mesmas talvez não venham a ser estabelecidas em vista da liberdade com que as ofertas têm sido feitas em Dundee e do volume de negócios realizados a preços acentuadamente altos. O tipo Daisee-2/3, de boa qualidade tem sido vendido a preços que atingem a um máximo de libras 106 e o Tossa-4 a libras 109, ao passo que o tipo Lightning foi cotado a libras 117 e o Hearts a libras 110.

◆

RECUPERAÇÃO DO MERCADO MUNDIAL DE BANANAS

SEGUNDO informa o Escritório de Relações Agrícolas com o Exterior, de Washington, os principais países produtores de banana exportaram, em 1947, 81.484 mil cachos de 50 libras, cêrca de 20 por cento mais do que a exportação calculada para 1946, porém 25 por cento da média anterior à guerra.

Nos últimos anos a produção mundial da banana se dividiu da seguinte maneira: no período de 1937-1944, 83 por cento para o Hemisfério Ocidental e 17 por cento para o resto do mundo; em 1947, 89 por cento para o Hemisfério Ocidental e 11 por cento para o resto do mundo.

A participação do Brasil no suprimento do mercado mundial, em 1947, foi estimada em cêrca de 5.900.000 cachos, o que representa cêrca de 3 a 5 por cento da produção total. Os maiores compradores de bananas no Brasil foram a Ar-

◆

EQUIPAMENTO PARA CONSTRUÇÃO DE RODOVIAS

A 23 de julho próximo findo inaugurou-se em Chicago a Primeira Feira de equipamento de construção de rodovias desde 1940, sob os auspícios da American Road Builders'Association. Nada menos de 100.000 construtores de estradas dos Estados Unidos e representantes de 54 países visitaram o certame e examinaram a maquinaria ali exibida, cujo valor foi estimado em 15 milhões de dólares.

A mão de obra na construção rodoviária custa hoje o dôbro de 1941, o que levou os fabricantes a procurarem obter máquinas com as quais a participação do braço seja mínima. A indústria espera realizar vendas neste ano no valor de $1 bilião, muito acima do nível médio de antes da guerra de cêrca de $400 milhões. Várias das mencionadas máquinas podem ser utilizadas, é claro, em outras obras além de rodovias, como aeroportos e represas.

Os construtores de rodovias viram em Chicago máquinas tão adiantadas sôbre as de 1940, que dão a sensação de se estar passando do modêlo do Ford de bigode diretamente para os carros aerodinâmicos dos nossos dias. As betoneiras motorizadas oferecem um exemplo de como a construção rodoviária pode ser barateada pela diminuição da mão de obra. Custarão $550,00 e têm capacidade para 10 pés cúbicos de concreto.

Uma outra máquina de espalhar concreto consegue que um só homem cubra uma área equivalente ao trabalho de cinco homens pelos métodos conhecidos. O espalhador trabalha com cimento a granel, deitando camadas de pavimentação na largura desejada. Outra máquina diminui a mão de obra de 80 por cento, e faz a mistura do concreto, adicionando-lhe inclusive a água e espalhando então a substância na estrada. Essa operação é feita geralmente com ferramentas manuais. A máquina, que custa $40.000, pesa 26 toneladas.

Há um novo vibrador que vibra 2.000 vêzes por minuto, evitando ondulações na pavimentação. Será exibido igualmente um trator de quatro rodas com motor de 750 cavalos, o equivalente a uma potência seis vêzes superior à dos maiores tratores de antes da guerra. Êsse trator encherá um scraper na média de 1 tonelada por segundo.

A despeito de todos os progressos obtidos na fabricação de equipamento para rodovias, a tendência é dos preços de construção subirem. Estima-se que uma rodovia comum de concreto custará mais 140 por cento do que em 1925 e 1929. O custo do movimento de terra cresceu e crescerá. A alta do preço da mão de obra é a razão principal dêsses aumentos. Um trabalhador em estradas ganhava 38 cêntimos em 1939 e ganha hoje 90 cêntimos.

◆

AUMENTO DE FRETES

A COMPANHIA Argentina de Navegacion Dodero S. A., que detém o monopólio dos transportes fluviais entre o Paraguai e Buenos Aires, vem de anunciar — e já a está aplicando, por sinal — nova tabela de fretes aumentados de 50 por cento. A majoração, na mesma proporção, atinge também as passagens e os serviços portuários.

Alega a Companhia que, como têm subido ininterruptamente os gastos de manutenção, tem necessidade de reajustar a sua receita. A taxa adicional de 20%, cobrada a pretexto de baixante das águas do rio, prevalecerá enquanto não se restabelecer o livre acesso a Assunção. A título de curiosidade, acrescentamos que os fretes de Buenos Aires à capital paraguaia já eram muito superiores (mais de três vêzes) aos de New York a Buenos Aires.

◆

ASFALTO COM MISTURA DE BORRACHA

UM relatório emitido recentemente pela Junta Britânica de Desenvolvimento da Borracha, baseado em experiências realizadas na Holanda, informou que uma mistura de 5 a 10 por cento de borracha pulverizada dá às superfícies asfaltadas maior durabilidade ao mesmo tempo que aumenta suas propriedades anti-derrapantes. Alguns trechos de estrada pavimentados há dez anos, de conformidade com o novo processo e sujeitos a um tráfego intenso durante a guerra, estão em condições muito melhores que os trechos adjacentes aos quais não se adicionou borracha. Segundo se observou, a nova mistura de pavimentação oferece maior resistência à penetração do calor sendo mais macia no inverno e mais dura no verão, comparativamente aos outros tipos.

BOLSAS E TÍTULOS

A Bôlsa de Valores em Julho

O MOVIMENTO da Bôlsa de Valores do Rio de Janeiro, no mês de julho passado, caracterizou-se pela venda de 154.405 *títulos no valor de* Cr$ 49.366.018,20. *Em igual mês do ano anterior foram negociados* 128.694 *títulos no valor de* ..... Cr$ 65.022.347,00. *A comparação dêsses números aponta que no sétimo mês do ano corrente foram negociados mais* 25.711 *títulos do que no mês correspondente de* 1947, *por valor menor de* Cr$ 15.656.328,80. *Vai assim se acentuando o decréscimo do valor no mercado dos títulos.*

Os maiores negócios se concentraram nas Obrigações da União, das quais mudaram de mão 14.043 *papéis, com um valor nominal de* 15.109.600 *cruzeiros, pelo valor venal de* Cr$ 10.977.250,50. *Destacaram-se, neste particular, as Obrigações de Guerra de valor nominal de* 500, 1.000 *e* 5.000 *cruzeiros. As primeiras obtiveram um preço médio de* Cr$ 348,50, *as segundas de* Cr$ 701,20 *e as terceiras de* Cr$ 3.506,10, *com depreciações sôbre o valor nominal de, respectivamente,* 30,3%, 29% *e* 29,9%. *Como se vê, a posição dos obrigações de maior valor é bem melhor. Considerando-se que a taxa dêsses títulis, sôbre o valor nominal, é de* 6%, *elas, aos preços obtidos em julho, oferecem taxa real de* 8,61% *as primeiras e* 8,56% *as duas outras.*

Em segundo lugar se colocaram as apólices da União. Foram negociadas 14.811, importando um valor nominal de ..... Cr$ 14.755.900,00, pelo valor venal de Cr$ 9.631.087,00. As mais negociadas foram as de Diversas Emissões, ao portador, de 5% sôbre o valor nominal de .... Cr$ 1.000. Nada menos de 5.587 dêsses títulos foram vendidos, dando um preço médio de Cr$ 642,00, contra Cr$ 691,00 em julho do ano passado. A depreciação, em relação ao nominal, foi assim de 35,8%. A maior depreciação, no setor das Apólices da União, foi de 38,6%, verificada nas de Diversas Emissões, nom., caut. 5% de Cr$ 1.000.

Os negócios com apólices dos Estados montaram a Cr$ 6.415.482,00, correspondendo a 20.138 títulos de um valor nominal total de Cr$ 8.255.700,00. As maiores transações couberam às de Minas Gerais, o portador, 1934, 3.ª série, 5%, de valor nominal de 200 cruzeiros. Foram negociadas também 4.209 apólices do Distrito Federal, no valor de Cr$ 770.247,50 (valor nominal de Cr$ 795.400,00) e 466 apólices de outros municípios, no valor de ..... Cr$ 176.309,00 (nominal de ..... Cr$ 250.500,00).

De um modo geral, os títulos da dívida pública lograram, em julho último, preços médios inferiores aos registrados em igual mês de 1947.

Passando ao setor privado, encontramos a cifra de 15.045 ações de bancos, negociadas por Cr$ 3.163.135,00, para um valor nominal de Cr$ 3.007.700,00. O maior volume de negócios coube às ações do Banco Nacional de Descontos, tendo sido transferidas 10.750 ações pelo seu valor par de Cr$ 200,00. Foram negociadas com depreciação de 76% ações do Banco de Crédito Móvel, em liquidação; do Banco Industrial Brasileiro, ordinárias, com .... 5,6%; do Banco da Prefeitura do Distrito Federal, com 9,6%, e do Banco Regional com 30%. Foram negociadas ao par, além do lote citado do Banco Nacional de Descontos, ações do Banco de Crédito Geral, do Banco Federal Brasileiro, do Banco Lowndes, do Banco Mercantil da Metrópole, do Banco Oliveira Roxo, da Casa Bancária Prolar. Houve recuos nas valorizações dos títulos da maioria dos estabelecimentos bancários.

Apenas 263 ações de companhias de seguros com um valor nominal de ..... Cr$ 82.950,00, foram negociadas, pelo valor de Cr$ 123.350,00. Apenas uma companhia, a Gráfica, teve seus títulos negociados com depreciação de 50%, e os de três outras — Guanabara, Pátria e Rio de Janeiro — foram transferidos ao par.

Das companhias de tecidos foram vendidas 5.553 ações, de valor nominal total de Cr$ 1.110.966,70, pelo valor venal de Cr$ 2.522.021,70. Êste é o grupo que ainda mantém mais alto nível de valorização, bastando dizer que apenas uma, a Aliança Industrial, teve suas ações negociadas ao par; tôdas as demais foram vendidas acima do valor nominal. Note-se, porém, que a margem de valorização sofreu reduções, em relação há um ano passado. O maior grupo de transferências coube à América Fabril: 3.166 ações, de Cr$ 200,00, de valor nominal, pelo preço médio de ..... Cr$ 430,00; em julho do ano anterior o preço médio dêsses títulos foi de Cr$ 549,20.

Das companhias de transporte mudaram de mão 4.542 ações, com valor nominal de Cr$ 8.288.390,00, pelo valor venal de .... Cr$ 8.208.034,00. As maiores transações foram feitas com títulos da Paulista de Estrada de Ferro: 2.000 nominais de ..... Cr$ 200,00, à razão de Cr$ 169,00 em média, quando em julho anterior o preço médio fôra de Cr$ 306,40; e 1.142 ao portador, de Cr$ 200,00 de valor nominal, pelo preço médio de Cr$ 175,10, contra ..... Cr$ 213,00 de julho de 1947.

No setor das companhias diversas os negócios se fizeram em tôrno de 43.314 ações, com valor nominal de Cr$ 2.552.800,00, pelo venal de Cr$ 2.434.526,00. Dentre estas, se destacam 9.660 ações das Minas de Butiá (nominal de Cr$ 100,00) vendidas ao preço médio de Cr$ 36,90, com uma depreciação de 63,1%; 7.418 ações da Estrada de Ferro Minas de São Jerônimo, de .... Cr$ 100, foram vendidas ao preço médio de Cr$ 39,20, isto é, com uma depreciação de 60,8%. Da Belgo Mineira foram vendidas 6.776 ações ao portador, de ..... Cr$ 200,00, ao preço médio de Cr$ 388,40, com uma valorização de 94,2%; em julho anterior o preço médio fôra de Cr$ 414,80; da Companhia Predial, foram negociadas 6.500 ações, pelo seu valor nominal de Cr$ 100,00. 1.416 ações de T. Janer Comércio e Indústria foram vendidas ao par, representando a transação um valor de Cr$ 1.416.000,00.

No setor das debêntures foram vendidas 9.554 do Banco Hipotecário Lar Brasileiro, de Cr$ 200, 8%, ao preço médio de Cr$ 198,10; Das Docas de Santos, 2.360, de Cr$ 200,00, 7%, ao preço médio de Cr$ 160,00.

◆

REABERTURA DA BÔLSA DE METAIS DE LONDRES

EM recente reunião da Bôlsa de Metais de Londres o "chairman" anunciou que um comitê tem estado em negociações com o Ministério do Abasteci-

MÉDIAS CAMBIAIS DE JULHO DE 1948

PRAÇAS	MERCADOS	
	Livre	Moedas
	Cr$	Cr$
Londres	75,4416	—
França	0,0873	—
Portugal	0,7606	0,80
Espanha	1,7098	—
Dinamarca	2,9028	—
Suíça	4,3761	—
Suécia	5,2106	—
Tcheco-Eslováquia	0,3747	—
Nova York	18,72	18,72
Uruguai	9,9574	—
Argentina	3,8593	—
Canadá	18,40	—
Holanda	—	6,8375
Belgica — Francos Belgas	0,4271	—

mento para a reabertura do mercado fechado desde 1944.

O mercado de vendedores de após-guerra mostra sinais inequívocos de estar terminando, e o futuro durante um considerável período mostrará uma crescente produção de matérias primas e produtos acabados que se tornarão proporcionalmente mais difíceis de serem vendidos. Isto deverá eventualmetne afetar os preços e assim, as circunstâncias mundiais forçarão o govêrno a abandonar o sistema de compras em grosso e de fixação de preços.

A fim de fazer face a essa perspectiva perigosa para a indústria de metais não-ferrosos, a Bôlsa de Metais apresentou um plano que espera estudar com o Ministro do Abastecimento, em breve. O plano inclui uma salvaguarda contra a exploração especulativa das dificuldades cambiais ou escassez de abastecimentos.

O "chairman" revelou que o comité solicitou ao Banco da Inglaterra auxílio em questões referentes a moedas.

O Banco da Inglaterra mostrou-se muito acessível, e tendo tido experiência de abertura de um outro mercado de importância (borracha), preparou um plano que é plenamente aceitável pelo Comité. Em todo caso, a questão da moeda tem sido exagerada, pois o mercado não necessitaria de divisas estrangeiras em maior quantidade do que tem sido concedida ao Ministério.

De cosformidade com o plano do Comité, o mercado de estanho funcionaria dentro da estrutura das quotas internacionais, e no que diz respeito ao mercado de outros metais, dentro do atual sistema de licenciamento doméstico e licenças de exportação da Grã-Bretanha, embora o Comité recebesse com agrado uma maior flexibilidade em ambos os mercados.

O mercado livre, mesmo com estas limitações, proporcionaria um quadro mais exato da procura e oferta e mais representativo do preço mundial na verdade, a escassez de suprimentos poderá se tornar mais aparente do que real.

◆

CONGRESSO DE BÔLSAS

FOI lançada a idéia em São Paulo, da convocação de um congresso de tôdas as bôlsas de valores que funcionam no Brasil e que teria lugar em Quitandinha, num dos últimos meses do ano corrente.

A sugestão encontrou apoio de parte dos membros da Bôlsa de Valores de S. Paulo e é de crer que venha a se tornar numa breve realidade.

Banco Cruzeiro do Sul de São Paulo S. A.

Capital Realizado: Cr$ 20.000.000,00 — Aumento de Capital: Cr$ 10.000.000,00

Capital: Cr$ 30.000.000,00 — Reservas: Cr$ 16.842.606,30

Operações iniciadas em 1.º de Outubro de 1943 — Carta Patente N.º 3.043 de 15/9/1943

MATRIZ: Rua da Quitanda, 144 — Enderêço Telegráfico: "Bancruze"

FILIAL DO RIO DE JANEIRO: Rua da Candelária, 4

BALANÇO REALIZADO EM 31 DE JULHO DE 1948

Compreendendo as operações da Matriz, da sua Filial do Rio de Janeiro e das suas Agências de: Avaré, Central (S. Paulo), Cerqueira Cezar, Conchas, Fartura, Franca, Gália, Garça, Herculândia, Ipauçu, Ipiranga (S. Paulo), Leme, Miguelópolis, Mogi das Cruzes, Patrocínio do Sapucaí, Penha (S. Paulo), Pirajuí, Pompéia, Presidente Bernardes, Quintana, Rancharia, Santo Amaro (S. Paulo) e Santos.

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONÍVEL			
Caixa			
Em moeda corrente		29.453.222,00	
Em depósito no Banco do Brasil S. A.		76.237.645,40	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		7.316.009,50	
Em outras espécies		73.949,40	113.080.826,30
REALIZÁVEL			
Letras do Tesouro Nacional		149.175,00	
Empréstimos em c/correntes	195.245.190,50		
Títulos descontados	276.230.170,00		
Agências no país	75.963.170,50		
Correspondentes no país	28.761.931,90		
Capital a realizar	4.879.400,00		
Outros créditos	3.193.956,10	584.273.819,00	
Imóveis		2.379.914,40	
Títulos e valores mobiliários			
Obrigações de guerra depositadas no Banco do Brasil S. A., no valor nominal de Cr$ 7.316.000,00, à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		5.424.426,20	592.227.334,60
IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		925.051,00	
Móveis e utensílios		4 902.387,70	
Material de expediente		1.435.591,60	
Instalações		2.482.392,50	9.745.422,80
RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos		1.014.994,90	
Impostos		177.148,50	
Despesas gerais e outras contas		1.270.553,80	2.462.697,20
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		61.772.654,10	
Valores em custódia		15.377.504,00	
Títulos a receber de c/alheia		223.711.239,80	300.861.397,90
TOTAL			1.018.377.678,80

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
NÃO EXIGÍVEL			
Capital	20.000.000,00		
Aumento de capital	10.000.000,00	30.000.000,00	
Fundo de reserva legal		1.091.000,00	
Fundo de Previsão		4.678.180,00	
Fundo de reserva especial		11.073.426,30	46.842.606,30
EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS			
À vista e a curto prazo			
De poderes públicos	10.604.026,10		
Em C/C sem limite	321.753.958,50		
Em C/C limitadas	48.369.717,20		
Em C/C populares	3.011.101,40		
Em C/C sem juros	13 125.094,00		
Em C/C de aviso	25.552.954,70		
Outros depósitos	1.947.188,80	424.364.040,70	
a prazo			
A prazo fixo		96.693.795,10	
Sub-soma		521.057.835,80	
OUTRAS RESPONSABILIDADES			
Agências no país	91.023.993,00		
Correspondentes no país	43.573.495,20		
Ordens de pagamentos e outros créditos	946.301,60		
Dividendos a pagar	200.064,40	135.743.854,20	656.801.690,00
RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados e outras contas			13.871.984,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantias e em custódia		77.150.158,10	
Depositantes de títulos em cobrança no país		223.711.380	300.861.397,90
TOTAL			1.018.377.678,80

VIAS DE COMUNICAÇÃO

A SITUAÇÃO DA MALA REAL

NA Assembléia Geral realizada em Londres, no dia 11 de junho próximo passado, o presidente da Companhia, Sr. Walter Warwick fêz um resumo da situação da tradicional emprêsa de transporte marítimos.

Como de praxe o balanço da Mala Real abrange também o ativo e passivo das companhias subsidiárias, a saber: The Pacific Steam Navigation Company, duas agências incorporadas em companhias e uma companhia de publicações. O valor escriturado da frota, inclusive o de navios adicionados à mesma no curso do último ano, e pagamentos efetuados por conta de navios em construção, deduzida a depreciação até 31 de dezembro de 1947, era de £ 5.954.030. Os capitais invertidos em fundos do Govêrno, de corporações públicas e de emprêsas industriais, figurava nos livros da companhia pela soma de £ 2.967.958. O ativo realizável é substancial e os compromissos relativos à tonelagem em construção somam agora aproximadamente £ 1.300.000 apenas.

Do lado do passivo faz-se notar que o fundo destinado à renovação da frota monta a £ 4.750.000. O saldo favorável da conta de lucors e perdas foi maior durante o ano em revista. Feitas tôdas as deduções de praxe sôbre o resultado bruto, de £ 2.490.199, verificou-se um saldo disponível de £ 315.199, do qual a Diretoria resolveu recomendar um dividendo de 7 1/2%, sujeito ao impôsto de renda, cuja distribuição absorve o total de £ 165.000, deixando para o transporte a soma de £ 150.199.

◆

TONELAGEM MERCANTE EM CONSTRUÇÃO

SEGUNDO dados divulgados pelo Lloyds Register a tonelagem mundial de navios mercantes em construção no fim de junho (excluindo a Alemanha, o Japão e a Rússia) era de 4.022.000 toneladas brutas, das quais 2.244.000 na Grã-Bretanha (a mais alta cifra desde 1941 e 55,8% do total mundial), e ..... 1.778.000 em outros países, incluindo:

França	331.000
Suécia	242.000
Itália	221.000
Holanda	220.000
Dom. Britânicos (incl. Canadá, 126.000 e Austrália 34.000)	176.000
Estados Unidos	162.000
Dinamarca	119.000
Espanha	113.000
Bélgica	76.000
Noruega	76.000
China	5.000
Finlândia	8.000
Polônia	7.000
Portugal	7.000
Uruguai	4.000
Iugoslávia	12.000

32 por cento da construção na Grã-Bretanha e 40 por cento da construção no estrangeiro são para exportação, incluindo 162.000 toneladas brutas para a Argentina, 2.000 para a Bélgica, 16.000 para o Brasil, 88.000 para os Domínios Britânicos, 10.000 para o Chile, 13.000 para a China, 40.000 para a Dinamarca, 24.000 para o Egito, 187.000 para a França, 13.000 para a Grécia, 21.000 para a Holanda, 12.000 para a Islândia, 2.000 para o México, 56.000 para a Noruega, 83.000 para o Panamá, 3.000 para a Polônia, 99.000 para Portugal, 8.000 para a Rússia (da Finlândia), 40.000 para a Suécia, 7.500 para a Suíça, 13.000 para a Turquia e 8.000 para a Iugoslávia.

O total da construção para exportação na Grã-Bretanha é de 711.000 toneladas brutas; no estrangeiro 710.000.

O total de construção na Grã-Bretanha de vapores é de 992.000 toneladas brutas, de navios motores 1.301.000 toneladas brutas; no estrangeiro: 478.000 toneladas brutas de vapores, e 1.301.000 de navios motores.

O total inclui: petroleiros em construção: — 99 navios de 964.000 toneladas dos quais 61 navios de 579.000 toneladas, na Grã-Bretanha; 8 de 115.000 toneladas, nos Estados Unidos, 9 de 94.000 toneladas na Suécia; 5 de 55.000 toneladas na Dinamarca, e 5 de 54.000 toneladas na França.

◆

PESQUISAS DE PETRÓLEO NO PARAGUAI

A UNION Oil Paraguay, subsidiária da Union Oil Company of California, é que realiza, no Chaco Paraguaio, as investigações de petróleo. Assim procede na qualidade de companhia contratista, em virtude de um convênio firmado por esta última com o govêrno a 4 de outubro de 1944. Até a presente data, já inverteu nesses trabalhos mais de três milhões de dólares. Dificuldades oriundas da guerra impediram que a exploração geofísica tivesse maior amplitude. Atualmente, porém, estão sendo esperados novos e modernos equipamentos, além de técnicos especializados, para a intensificação das prospecções. Pelo decreto-lei n. 5.449, de 6 de outubro de 1944, tôda a região do Chaco Paraguaio foi declarada zona de pesquisas petrolíferas.

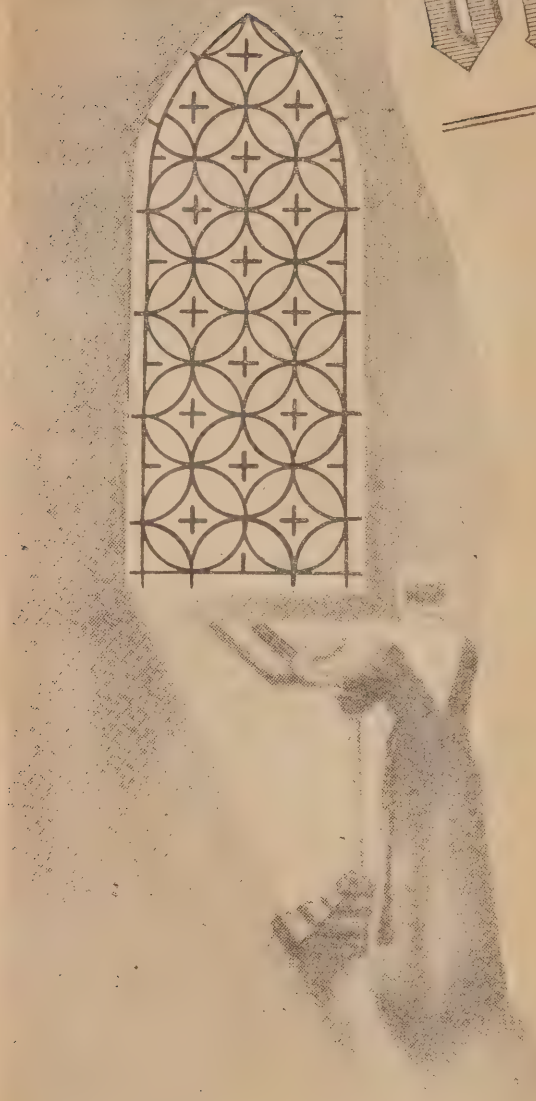
A Union Oil Paraguay perfurou, por enquanto, dois poços profundos: um, localizado nas imediações do lugar denominado Santa Rosa, a 120 quilômetros, aproximadamente, a oeste-noroeste de Mariscal Estigarribia, e o outro, perto de Cañada La Paz, mais ou menos a 50 quilômetros da mesma cidade e na mesma direção. O primeiro foi abandonado ao atingir 2.310 metros, já há algum tempo; o segundo, recentemente, a 2.310 metros. Em nenhum dos dois foi encontrado petróleo. Os estudos efetuados apenas abarcam ainda, uma parte do enorme território. E prosseguem com otimismo e, ùltimamente, em ritmo mais ativo.

◆

ESTRADAS DE FERRO DEFICITÁRIAS

EM ofício dirigido à Câmara dos Deputados, respondendo a um pedido de informações, o Ministro da Viação e Obras Públicas forneceu a relação das estradas de ferro da União que apresentaram "deficit" em 1946. São elas as seguintes:

	"DEFICIT"
ADMINISTRADAS PELA UNIÃO:	
Estrada de Ferro Bragança	12.014.726,60
Estrada de Ferro S. Luís-Terezina	25.476.240,60
Rêde Viação Cearense	30.082.359,30
Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte	10.069.911,10
Viação Férrea Federal Leste Brasileiro	75.658.397,60
Estrada de Ferro Bahia e Minas	9.547.985,50
Estrada de Ferro Goiás	13.210.574,10
Estrada de Ferro D. Teresa Cristina	4.211.071,70
ADMINISTRADA PELO TERRITÓRIO DO GUAPORÉ:	
Estrada de Ferro Madeira-Mamoré	1.732.901,00
AUTARQUIAS:	
Estrada de Ferro Central do Brasil	137.438.411,10
Estrada de Ferro Noroeste do Brasil	2.263.896,90
ARRENDADAS AOS ESTADOS:	
Rêde Mineira de Viação	49.060.000,00
Estrada de Ferro Santa Catarina	267.110,20
Viação Férrea do Rio Grande do Sul	42.307.980,00
E. F. Jacui (Administrada pela V. F. R. Grande do Sul)	5.729.193,60



ontem HOJE

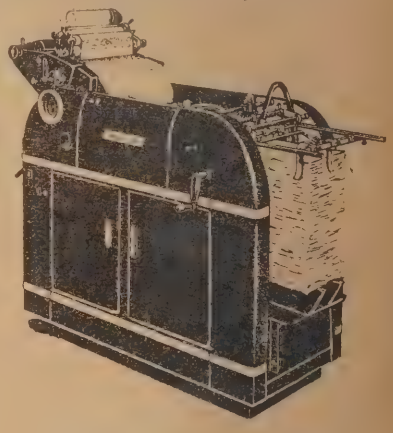
Dos mais remotos tempos, o desejo de aperfeiçoamento do homem tem se manifestado de modo a levar-nos no campo dos conhecimentos humanos, ás mais arrojadas concepções e práticas.

No terreno das artes gráficas êste, têm se verificado em progressão geométrica dada a necessidade sempre crescente da difusão de idéias, entre os povos, pela palavra escríta.

Das iluminuras desenhadas pelos frades na idade média, que faziam em anos um só livro, ás modernas máquinas de imprimír de hoje, o progresso alcançado é fantástico.

E, ao se falar, em perfeição de reproduzir, não podemos deixar de mencionar esta maravilhosa máquina "MULTILITH" que, com um novo processo, marca mais um passo no progresso das industrias gráficas.

Pelo processo "Multilith" ésta resolvido o ultimo dos problemas da impressão: espaço-tempo. Em seu escritorio, num pequeno espaço, V. S. poderá ter qualquer reprodução rapida de documentos, gravuras, livros ilustrados, etc., por um processo econômico rapido e perfeito. Tal processo, depois de aprovado nos países mais adiantados é oferecido ao Brasil onde a ADDRESSOGRAPH-MULTIGRAPH DO BRASIL S. A. está a disposição dos interessados para qualquer demonstração.



REPRODUTORA MULTILITH

ADDRESSOGRAPH MULTIGRAPH DO BRASIL S. A.

Av. Graça Aranha 182-2.º and. — Rio de Janeiro

Representantes em:

S. PAULO-BELO HORIZONTE-CURITIBA-RECIFE-SALVADOR-P. ALEGRE-BELÉM

BANCOS & MOEDAS

Movimento Bancário

CONFORME divulgação do Serviço de Estatística Financeira do Ministério da Fazenda o volume total de empréstimos, em fins de abril, atingira a Cr$ 47.693.909 milhares cendo 22.276.406 mil às letras descontadas e 25.417.503 mil em contas correntes. Houve um umento de 146.908 mil cruzeiros no item das letras descontadas sôbre o total apurado em ns de março e de 599.283 mil nos empréstimos em contas correntes, perfazendo o aumento otal a cifra de 746.191 mil cruzeiros.

A caixa em moeda corrente, que a 31 de março estava em 3.592.496 milhares, sofreu uma edução de 194.499 milhares. Os depósitos, por seu turno, atingiram a 53.951.924 milhares, ontra 53.840.397 milhares em 31 de março, donde um acréscimo de 111.527 mil cruzeiros. O olume dos depósitos à vista era de 38.562.216 mil e a prazo 15.389.714 mil cruzeiros.

A posição da caixa em relação aos depósitos à vista, era de 8,8 por cento, contra 9,5 or cento em março; em relação ao total dos depósitos, 6,3 por cento contra 6,6 por cento do nês anterior. A relação entre os empréstimos e o total dos depósitos, era de 88,4 por cento.

Não obstante os esforços da política econômico-financeira, o índice de liquidez do movimento bancário continua sofrendo oscilações. A caixa, em relação aos depósitos à vista, que o ano passado acusou uma média de 9,4 or cento, deu em janeiro 9,3 por cento, m fevereiro 8,7 por cento, em março 5 por cento para em abril atingir o nível citado de 8,8 por cento. Quanto à nossa relação em face do total dos depósitos o índice é de declínio. A média para 947 foi de 6,8 por cento. Em janeiro do orrente ano tivemos 6,7 por cento, em evereiro 6,3 por cento, em março 6,6 or cento e em abril os citados 6,3 por ento. Enquanto isto, a relação entre emréstimos e o total dos depósitos está se ncurtando; depois de haver sido de 89,2 or cento para a média do ano próximo ndo, foi em janeiro de 87,1 por cento, m fevereiro de 86,0 por cento, em mar- de 88,1 por cento e em abril de 88,4 or cento.

A distribuição do total dos empréstimos elas zonas geo-econômicas era, em abril, seguinte, em milhões de cruzeiros:

Leste	25.734
Sul	18.050
Nordeste	2.756
Centro Oeste	739
Norte	415

Quanto aos depósitos, temos:

Leste	28.269
Sul	22.075
Nordeste	2.598
Norte	705
Centro Oeste	305

Observe-se que os depósitos, no Leste no Sul, eram superiores aos empréstimos; no Norte, Nordeste e Centro Oeste, êles eram inferiores. A maior concentração de empréstimos estava nas seguintes Unidades:

Distrito Federal	16.729
São Paulo	13.898
Minas Gerais	5.921
R. G. do Sul	2.984
Pernambuco	1.471
Bahia	1.388
Rio de Janeiro	1.080

Estas parcelas somam um total de 43.471 milhões de cruzeiros; assim sendo, distribuíam-se, pelo resto do Brasil, empréstimos no valor de apenas 4.223 milhões. Os depósitos, por seu turno, se encontravam assim concentrados, a 30 de abril último:

Distrito Federal	20.182
São Paulo	17.607
Minas Gerais	5.082
R. G. do Sul	2.963
Pernambuco	1.646
Rio de Janeiro	1.232
Bahia	1.208
Paraná	1.032

E temos aí um total de 50.952 milhões dos empréstimos, reunidos em oito Estados, restando apenas 3.000 milhões para o resto do país. Quanto à caixa em moeda corrente, é curioso verificar também onde se achava concentrada:

São Paulo	1.136
Distrito Federal	783
Minas Gerais	422
R. G. do Sul	272
Pernambuco	150
Rio de Janeiro	114
Bahia	103

Como se vê, do encaixe total de 3.397 milhões, 2.980 milhões estavam distribuídos por sete unidades. Observe-se, neste caso, a posição de São Paulo, com o maior encaixe, menor, porém, do que o que fôra registrado em 30 de abril de 1947, e que era da ordem de 1.255 milhões. No Distrito Federal houve uma descaída violenta: em 30 de abril de 1947 era de 1.054 milhões e em igual data do corrente ano estava reduzido à soma de 783 milhões acima apontada.

Os 2.195 estabelecimentos bancários que funcionavam no país em fins de abril, distribuídos por 438 matrizes e 1.757 agências, tinham um capital de 4.362.672 mil cruzeiros, um fundo de reserva legal de 960.501 milhares e outras reservas montando a 3.601.721 milhares de cru- mil, devido todo êle aos bancos nacionais. O capital dos bancos estrangeiros montava então, a 339.000 milhares de cruzeiros. O Banco do Brasil tinha a responsabilidade de 14.802.541 mil cruzeiros dos empréstimos e 18.605.151 dos empréstimos, dos quais 14.689.428 milhares à vista e a curto prazo.

◆

POTENCIAL MONETÁRIO

EM abril último o potencial monetário atingia a soma de 51.092 milhões de cruzeiros, composto por 20.384 milhões do meio circulante e 30.708 milhões de moeda escritural.

Nos primeiros quatro meses do ano corrente o meio circulante sofreu uma redução de 8 milhões de cruzeiros e a moeda escritural subiu de 441 milhões. Em dezembro de 1946 o meio circulante era de 30.494 milhões; desde então foram retiradas da circulação cédulas no valor de 110 milhões. A moeda escritural que naquela data era da ordem de 26.164 milhões, teve um aumento de 4.544 milhões até 30 de abril próximo passado.

◆

TAXAS DE DEPÓSITO NA VENEZUELA

EM data de 30 de janeiro do ano corrente o Banco Central da Venezuela fêz saber aos estabelecimentos de crédito que operam no país que a sua Direção, usando as atribuições que lhe são conferidas pela art. 37 da Lei que o rege, e de acôrdo com o Superintendente de Bancos, fixou os tipos máximos de juros que os Bancos podem pagar sôbre as distintas classes de depósitos que lhe sejam confiados:

Depósitos em contas correntes, à vista — 1% ao ano.

Depósitos a prazo não inferior a 90 dias — 1 1/2% ao ano.

Depósitos a prazo não inferior a 180 dias — 2% ao ano.

Depósitos a prazo não inferior de 360 dias — 2 1/2% ao ano.

Contas de economia popular — 3% ao ano.

◆

TAMBÉM O PARAGUAI NÃO TEM DIVISAS

O COMÉRCIO importador do Paraguai está, no momento, quase, suspenso, por escassez de divisas. As mercadorias que o país adquire no exterior são classificadas em três categorias, a saber: as "Imprescindible y de uso impostergable" as as "imprescindibles y de

uso postergable" e, finalmente, as "Prescindibles". Inclusive para as primeiras, que são, subentende-se, de consumo imperativo, o Banco del Paraguay não tem fornecido, ultimamente, ilcenças de importação e as respectivas divisas. Está nesse caso, por exemplo, o "lienzo", ou seja o nosso chamado "algodãozinho", comprado habitualmente no Brasil e que começa, já, a faltar em Assunção.

Mesmo as "Licitaciones" de moedas estrangeiras, que o Banco del Paraguay periodicamente realizava, destinando, do total, frações para cada grupo de mercadorias, não se efetuam há três meses. E' voz corrente nos meios interessados que não haverá mais nenhuma, até o fim do ano. A situação é particularmente delicada porque o Paraguai não possui indústrias que o abasteçam.

Os resultados imediatos dessa restrição drástica que se exerce são: a) o estímulo ao contrabando, que está crescendo de dia para dia, e, b) a especulação desenfreada com o dólar, o pêso argentino e o cruzeiro. O dólar já está valendo, em guaranis, 6.50. Tudo indica que, em breve, chegará a valer 7.00. Como consequência inevitável, o custo da vida está subindo vertiginosamente, o que exige do govêrno contínuos e sucessivos reajustamentos de salários. Entretanto, segundo informações do próprio Banco del Paraguay, existiam em depósito, a 31 de maio, divisas correspondentes a guaranis 39.434.000,00, importância que equivale a mais ou menos 50 por cento do papel em circulação e representa, portanto, excelente lastro.

◆

MEIO CIRCULANTE NA ITÁLIA

A "GAZZETTA UFFICIALE", de Roma, publicou a situação da Banca d'Italia em 31 de dezembro de 1947, advertindo que constam cifras estabelecidas antes do encerramento do balanço. A circulação total em 31 dc dezembro era de 788 bilhões, com um aumento de 86 bilhões em relação a 30 de novembro. As "am-lire" (liras americanas de ocupação) passaram de 66,3 a 65,8 bilhões, pelo que a circulação do papel-moeda foi aumentada de 635,9 a 722,2 bilhões. Entre as outras partes passivas da situação, confrontadas com a do mês precedente, nota-se o aumento de 32,6 a 52,5 bilhões dos depósitos em contas-correntes livres: de 75,3 a 86,5 bilhões das contas-correntes vinculadas; de 1.562,8 a 1.594,5 dos depositantes.

Entre as partes ativas releva o aumento de 116,1 a 137,2 bilhões da carteira sôbre as praças italianas; de 27 a 34 bilhões dos adiantamentos. Com referência aos adiantamentos da Banca d'Italia ao Tesouro, permaneceram inaltarados os extraordinários de 342,6 bilhões e aumentaram de 1 a 100 bilhões os temporâncos.

Diminuiu portanto de 32,5 bilhões a conta-corrente do Tesouro para o serviço de tesouraria. De tôdas estas cifras resulta que os 100 bilhões de aumento dos adiantamentos da Banca d'Italia ao Tesouro, cobram os 86 bilhões de aumento da circulação, e estão compreendidos portanto nos referidos 788 bilhões da irculação na época.

MERCADO DE VALORES EM SANTOS

NO curso de julho último foram negociados na Bôlsa de Valores de ntos 1.123 títulos no valor de Cr$ 7.000,00. As transações de câmbio restradas durante o mês somaram, em uzeiros, a importância de Cr$ ..... 9.227.987,90; foram negociados ..... .845.575,51 dólares, 439.215 libras esrlinas, 4.278.404 francos franceses, 782.574 escudos, 36.108 pesetas, ...398.090 francos belgas, 25.810 francos íços, 650 pesos uruguaios, 272.554 pesos gentinos, 111.540 coroas suecas, 241.100 roas dinamarquesas, 158.719 coroas ıecas.

◆

AÍRAM AS RESERVAS DA SUÉCIA

A PARTIR de julho último a Suécia resolveu reduzir as suas compras s Estados Unidos, tendo em vista, escialmente, o "deficit" de sua balança mercial no que respeita a dólares. Em 46 e 1947 as exportações americanas pa- a Suécia se mantiveram muito acima s níveis de antes da guerra e, durante citado período, as reservas suecas em ro e divisas caíram muito, principalente em virtude do "deficit" de sua baça para com os Estados Unidos.

As reservas em ouro no Banco Central, 1945, atingiam -482 milhões, reduzin--se a 105 milhões em 1947. Graças ao turismo, a Suécia está logrando obter um volume razoável de divisas mas as reservas em ouro, do seu banco central, caíram para $85 milhões em junho de 1948.

No momento o govêrno sueco está pleiteando um empréstimo de $28 milhões da Administração da Cooperação Européia (Plano Marshall), admitindo-se que desista de manter a valorização da coroa, cujo valor foi aumentado de 15 por cento em julho de 1946. Diz, a propósito, o "The Journal of Commerce", de Nova York, que a Suécia acompanharia a Grã-Bretanha, caso esta decidisse desvalorizar a libra.

◆

MERCADO DE TÍTULOS DE PÔRTO ALEGRE

REGISTROU-SE, em 1947, certa depressão no movimento da Bôlsa de Fundos Públicos de Pôrto Alegre, fenômeno êste que, de modo geral, se surpreende nas demais organizações dêste tipo, em muitos dos principais centros financeiros do país, notadamente em relação aos títulos da dívida pública.

Os dos Bancos e emprêsas particulares e companhias obtiveram, entretanto, um aumento de 35,8 por cento em relação aos das instituições de crédito e 8,1 por cento aos das emprêsas particulares.

Em 1947, registrou a Bôlsa de Pôrto Alegre um movimento de 30.474 títulos negociados da dívida pública por um valor de 20 milhões, 569 mil cruzeiros, contra 63.282 títulos, do valor de 32 milhões, 835 mil cruzeiros em 1946. Os de Bancos e de emprêsas e companhias particulares revelam um movimento, entretanto, de 23.847 títulos, do valor total de 6 milhões, 574 mil cruzeiros, ao passo que em 1946, êsse total atingiu a 18.465 títulos, por um valor de 6 milhões, 359 mil cruzeiros.

A queda que se observa, em 1947, nos títulos da dívida pública, negociados na Bôlsa de Pôrto Alegre, foi um fenômeno verificado também em São Paulo e Rio de Janeiro. Examinando o caso, o Relatório do Banco do Rio Grande do Sul S. A. diz o seguinte:

"A que se deve atribuir essa imobilidade dos mercados de valores mobiliários? Às taxas reduzidas de juros dos títulos públicos? Parece que não, porque os juros, em geral, são compensadores se se tiver em vista que as taxas das obrigações de guerra rendem 6 por cento ao ano; as apólices da União, 5 por cento; as apólices ferroviárias, 8 por cento no Rio Grande do Sul e 7 por cento em São Paulo; e outros títulos de 5 a 8, e até 9 por cento. Em São Paulo, os títulos das Prefeituras vão de 7 a 8 por cento, e até o máximo de 10 por cento, e, os de emprêsas particulares e bancos, não ultrapassam, em média, mais de 42 por cento do movimento global da Bôlsa Oficial de Valores da Capital Paulista e 30 por cento, na do Rio de Janeiro.

O IAPM EM PERNAMBUCO

O Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos, em sua rescente atuação de âmbito naional, acaba de concretizar, num mpreendimento deveras feliz, ve-ıa aspiração da classe, na capital e Pernambuco, contituíndo um m evento de assinalável relevância.

A seriedade do esfôrço com que sse instituto vem cumprindo as uas finalidades institucionais, como rgão da previdência social, erige, em dúvida, um paradígma de efiiente e vontadosa administração, onto de referência para quantos uscam, com interêsse e severidae, o que há de palpável e objetio, na realização dos encargos que ıcumbem aos institutos, criados ela política social do Brasil, como ntidades destinadas à proteção e ssistência de certa natureza aos rabalhadores que lhes são filiaos, os quais, como contribuintes ompulsórios, têm direito a que o ncargo que lhes é imposto à ecoıomia privada, por desconto de arte dos seus salários, se traduza m benefício real.

E' por demais sabido que uma as responsabilidades fundamenais dos institutos de previdência está na assistência médica devida aos trabalhadores e, por isso mesmo, êsse campo de atuação não pode, nem deve ser menosprezado.

Encarando em exatos têrmos o que lhe incumbe neste tocante, a Delegacia Regional do IAPM no Estado de Pernambuco, com o decisivo apoio da direção central, vem de merecer o aplauso público em geral e o apreço dos marítimos em particular, por diretamente beneficiados, graças à inauguração da nova sede, em edifício próprio.

Arrematado, em hasta pública, confortável e amplo prédio da Avenida Marquês de Olinda, depois de reformá-lo convenientemente, o IAPM, além de instalar aí os seus escritórios, com o necessário confôrto e decência, ampliou, em proporções condignas, os serviços médicos do seu movimentado ambulatório, cujas ótimas instalações estão providas de todo o indispensável equipamento, inteiramente novo, compreendendo instrumentos cirúrgicos, móveis especializados e custosos aparelhos elétricos.

O ato inaugural, revestido de jubilosa solenidade, teve a presença do Sr. Presidente da República, ao ensejo da sua recente estadia na capital pernambucana.

Percorreu S. Ex. todos os pavimentos, a observar as instalações respectivas, revelando real interêsse em observar as numerosas clínicas, os gabinetes médicos, com especialistas de 16 ramos diferentes, e o funcionamento do equipamento eletro-técnico, e expressou-se em palavras de elogio aos realizadores dessa obra social, de tanto alcance prático na assistência aos trabalhadores que constituem a classe dos marítimos de Pernambuco.

Cumpre assim o IAPM o dever de não faltar às suas responsabilidades funcionais e impõe-se à confiança e reconhecimento dos marítimos, o que representa uma atitude de bem servir, diferente do que não raro se observa alhures, em matéria de assistência médica, por impontual, omissa, negativa ou ineficiente, quando mais os trabalhadores necessitam do amparo dos seus institutos, para acudir o que há de precioso na vida biológica da criatura humana, que é a saúde, como condição essencial à fôrça de trabalho, no ganha-pão de dia-a-dia.

FOCALIZANDO COM REALISMO O PROGRESSO DO BRASIL

O desenvolvimento progressivo dos nossos recursos econômicos, com o incremento da produção agrícola, o ritmo acelerado da indústria e a expansão do comércio em todos os ramos, palpita, através de reportagens vivas, estudos profundos, agudos comentários e noticiário honesto, nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — líder das revistas especializadas do Brasil! Daí ser O OBSERVADOR citado, hoje em dia, como preciosa fonte bibliográfica de valor inestimável para economistas, técnicos e estudiosos em geral. Por outro lado, o fato de ser O OBSERVADOR procurado, com crescente interêsse, por leitores da mais variada gama intelectual — professôres, industriais, comerciantes, banqueiros e estudantes — e a circunstância de contar, entre seus assinantes, entidades públicas e privadas de todos os países americanos, muitos europeus, e nos mais longínquos rincões do território brasileiro, conferem-lhe um valor indiscutível como eficiente veículo de publicidade para quantos aspiram ao progresso de seus negócios e à prosperidade nacional.

Solicite, hoje mesmo, pelo Reembôlso Postal, uma assinatura de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, preenchendo o cupão abaixo.

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182

RIO DE JANEIRO

ASSINATURAS

1 ano ....Cr$ 100,00
2 anos....Cr$ 180,00
3 anos....Cr$ 260,00

LÍDER DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS DO BRASIL

O OBSERVADOR Econômico e Financeiro
Caixa Postal, 3114 - Rio de Janeiro

Solicito, pelo Reembôlso, uma assinatura por..... ano(s).

Nome.....
Rua e N.º.....
Cidade.....
Estado.....

Inter-Americana

BANCO MERCANTIL DE SÃO PAULO S. A.

FUNDADO EM 1938 — End. Telegr: "MERCAPAULO"

CAPITAL REALIZADO — 60.000.000,00 — RESERVAS — 38.000.000,00 — LUCRO DISTRIBUIDO — 2.113.339,80

BALANÇO EM 30 DE JUNHO DE 1948

(COMPREENDENDO MATRIZ, FILIAIS E AGÊNCIAS)

MATRIZ
SÃO PAULO
Rua Álvares Penteado, 165
Caixa Postal n.º 4077

AGÊNCIAS
Americana, Araras, Atibaia, Barirí, Bernardino de Campos, Cambará, Campinas, Campos do Jordão, Capivarí, Chavantes, Cornélio Procópio, Garça, Guararapes, Guaxupé, Ibitinga, Indaiatuba, Itajobí, Itapéva, Itú, Leme, Limeira, Lins, Londrina, Marilia, Mogí-Guaçu Novo Horizonte, Olimpia, Ourinhos Palmital, Pindamonhangaba, Pirajuí, Piratininga, Porto Feliz, Quintana, Ribeirão Prêto, Rio Claro, Salto, Santa Cruz do Rio Pardo, Santo Amáro, (São Paulo), São João da Boa Vista, Sertãozinho, Sorocaba, Vera Cruz.

FILIAIS
CURITIBA
Rua Dr. Muricy, 653
RIO DE JANEIRO
Av. Graça Aranha, 182 B
SANTOS
Rua 15 de Novembro, 132

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
CAIXA			
Em moeda corrente		69.706.762,30	
Em depósito no Banco do Brasil		92.720.184,90	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		10.532.836,10	
Em outras espécies		28.711.377,10	201.671.160,40
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tezouro Nacional		17.650.000,00	
Empréstimos em c/corrente	125.021.237,90		
Títulos descontados	588.124.903,90		
Agências no país	163.281.269,80		
Correspondentes no país	14.705.579,10		
Correspondentes no exterior	22.024.110,80		
Outros valores em moeda estrangeira	15.352.406,30		
Outros créditos	9.024.273,30	937.533.781,10	
Imóveis		75.537,30	
Títulos e valores mobiliários:			
Obrigações Federais — dep. no Banco do Brasil — à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito	10.532.600,00		
Apólices e Obrig. Federais	17.631.668,40		
Ações e Debêntures	4.320.197,80	32.484.466,20	
Outros valores		926.821,00	988.670.605,60
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco	24.191.463,00		
Móveis e utensílios	2.991.922,10		
Material de expediente	816.123,60		
Instalações	3.007.049,20		31.006.557,90
D — RESULTADOS PENDENTES			
Impostos	434.707,90		
Despesas Gerais	197.192,70		631.900,60
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		421.860.319,00	
Valores em custódia		107.920.420,50	
Títulos a receber de c/alheia		354.677.276,30	
Outras contas		550.073,00	885.008.088,80
			2.106.988.313,30

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital		60.000.000,00	
Fundo de reserva legal		12.000.000,00	
Fundo de previsão		23.000.000,00	
Outras reservas		3.000.000,00	98.000.000,00
G — EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS			
A vista e a curto prazo:			
De poderes públicos	4.143.290,10		
De autarquias	3.201.649,40		
Em c/corrente sem limite	379.683.481,30		
Em c/correntes limitadas	166.283.638,00		
Em c/correntes sem juros	63.828.424,70		
Em c/correntes de aviso	18.392.758,60		
Outros depósitos	13.416.226,50	648.949.508,60	
A prazo:			
E diversos:			
A prazo fixo	135.442.961,50		
De aviso prévio	11.487.012,30	146.929.973,80	
		795.879.482,40	
OUTRAS RESPONSABILIDADES			
Agências no país	187.454.999,30		
Correspondentes no país	48.271.799,90		
Correspondentes no exterior	15.819.038,00		
Ordens de pagamentos e outros créditos	57.769.980,60		
Dividendos a pagar	3.699.654,00	313.015.471,80	1.108.894.954,20
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			15.085.270,30
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		529.780.739,50	
DEPOSITANTES DE TÍTULOS EM COBRANÇA:			
Do país	294.466.555,50		
Do esterior	60.210.720,80	354.677.276,30	
Outras contas		550.073,00	885.008.088,80
			2.106.988.313,30

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "LUCROS E PERDAS" EM 30 DE JUNHO DE 1948

DÉBITO

	Cr$	Cr$
Despesas gerais:		
Honorários do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal	227.800,00	
Ordenados do pessoal e gratificações	10.510.611,60	
Contribuição do Banco para o Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Bancários	595.454,30	
Despesas diversas	2.425.202,90	13.759.068,80
Impostos		2.066.341,50
Juros pagos e creditados		12.476.357,90
Abatimento nas contas de móveis e utensílios, objetos de escritório e despesas de instalação	1.164.823,40	
Abatimento na conta de títulos e valores mobiliários	1.000.000,00	2.164.823,40
Perdas diversas:		
Prejuizos verificados		775.609,70
Reservas e fundos especiais		
Creditado a fundo de previsão		6.000.000,00
Provisão para bonificação aos acionistas e gratificação aos funcionários por ocasião do 10.º aniversário do Banco		1.000.000,00
17.º dividendo de 12% ao ano, ou sejam, Cr$ 12,00 por ação		3.600.000,00
Percentagens:		
Ao conselho de administração (art. 17, § 2.º dos estatutos)	358.185,80	
Ao pessoal do Banco (art. 25 dos estatutos)	358.185,80	716.371,60
Saldo que passa para o exercício seguinte		2.113.339,80
		44.671.912,70

CRÉDITO

	Cr$	Cr$
Saldo não distribuidos dos lucros anteriores		1.490.184,20
PRODUTOS DE OPERAÇÕES SOCIAIS:		
Descontos, deduzidos os que passam para o semestre seguinte	22.443.625,50	
Juros	7.217.317,50	
Comissões	6.301.267,40	
Carteira de câmbio	2.143.838,50	
Cofres de aluguel	13.343,70	
Recuperações de débitos lançados em lucros e perdas	78.401,10	38.197.791,70
Lucros diversos		4.983.936,80
		44.671.912,70

SÃO PAULO, 3 DE JULHO DE 1948.

(a) J. J. CARDOZO DE MELLO NETO, Presidente, (a) GASTÃO VIDIGAL, Superintendente; (a) MARCIO DA COSTA BUENO, Diretor-Secretário. — (a) ANTONIO AYMORÉ PEREIRA LIMA, (a) ERNESTO DIAS DE CASTRO, (a) FABIO DA SILVA PRADO, (a) LAURO CARDOSO DE ALMEIDA — Membros do Conselho de Administração. (a) DECIO R. DA FONSECA, Gerente Geral; (a) JAVERT VIEIRA DA SILVA, Contador, (C. R. C. 5.108). — NOTA: Deixa de assinar o SR. DR. OLAVO EGYDIO DE SOUZA ARANHA, por se achar ausente do País.

Banco Hypothecário e Agrícola do Estado de Minas Geraes S. A.

(FUNDADO EM 1911)

Séde: BELO HORIZONTE – Praça Sete de Setembro – Sucursais: – RIO DE JANEIRO – Rua da Quitanda, 105, 107 e 109 – SÃO PAULO – Rua da Quitanda, 26

AGÊNCIAS — Alfenas, Anápolis, Araguari, Aimorés, Barbacena, Barra Mansa, Barretos, Cac. de Itapemirim, Campos, Carangola, Cataguazes, Catalão, Conquista, Curvelo, Dores de Indaiá, Formiga, Goiânia, Goiás, Gcv. Valadares, Guaxupé, Itajubá, Ituiutaba, Jacutinga, Juiz de Fora, Lavras, Macaé, Machado, Manhuaçu, Mar de Espanha, Montes Claros, Muriaé, Nova Friburgo, Oliveira, Passa Quatro, Passos, Patos de Minas, Petrópolis, Pires do Rio, Pitangui, Ponte Nova, Porto Novo do Cunha, Pouso Alegre, Santos, S. S. do Paraiso, Teófilo Otôni, Tupaciguara, Ubá, Uberaba, Uberlândia, Varginha, Vitória.

ESCRITÓRIOS — Burití Alegre, Campina Verde, Campinas (Goiás), Campo Belo, Carlos Chagas, Cláudio, Igaparava, Inhumas, Ipameri, Itumbiara, Januária, Jequitinhonha, Leopoldina, Monsanto, Nova Rezende, Pedregulho, Pedra Azul, Perdões, Pirapetinga, Prata, Raul Soares, Sete Lagoas, Terezópolis.

Balanço em 30 de Junho de 1947

(INCLUSIVE SUCURSAIS, AGÊNCIAS E ESCRITÓRIOS)

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
CAIXA			
Em moeda corrente		66.849.733,90	
Em depósito no Banco do Brasil		36.828.103,70	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		15.005.066.00	
Em outras espécies		1.556.818,60	120.239.722,20
B — REALIZÁVEL			
Empréstimos em c/corrente	351.182.186,60		
Empréstimos hipotecários	51.041.859,40		
Títulos descontados	561.294.612,90		
Letras a receber de c/próp.	68.011.462,50		
Agências no país	619.757.558,40		
Correspondentes no país	14.336.985,60		
Correspondentes no exter.	42.104,20		
Capital a realizar	14.982.500,00		
Outros créditos	14.014.374,50	1.694.663.644,10	
Imóveis		6.445.852,20	
Títulos e valores mobiliários:			
Apólices e obrigações Federais, depositadas no Banco do Brasil S. A., à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito	11.000.000,00		
Apólices e obrig. Federais	1.390.869,60		
Apólices Estaduais	3.216.030,70		
Apólices Municipais	200,00		
Ações e debêntures	4.787.514,40	20.394.614,70	
Outros valores		80.100,00	1.721.584.211,00
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		15.058.847,90	
Móveis e utensílios		4.046.385,60	
Material de expediente		—	19.105.233,50
D — Resultados Pendentes			
Juros e descontos		2.291.367,40	
Impostos		—	
Despesas gerais		—	2.291.367,40
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		631.124.529,90	
Valores em custódia		266.661.986,50	
Títulos a receber de conta alheia		800.765.211,60	
Outras contas		—	1.698.551.728,00
			3.561.772.262,10

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital		50.000.000,00	
Fundo de reserva legal		5.146.700,70	
Fundo de previsão		31.000.000,00	
Outras reservas		16.839.993,80	102.986.694,50
G — EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS			
À vista e a curto prazo			
De poderes públicos	14.459.178,80		
de autarquias	23.185.198,70		
em c/correntes sem limite	118.608.681,10		
em c/correntes limitadas	59.336.979,90		
em c/correntes populares	34.657.313,30		
Em c/correntes sem juros	14.235.321,90		
em c/correntes de aviso	401.502.137,60		
Outros depósitos	14.843.021,50	680.827.832,80	
a prazo:			
de autarquias	45.727.500,00		
de diversos, a prazo fixo	253.017.036,30	298.744.536,30	
		979.572.369,10	
OUTRAS RESPONSABILIDADES			
Obrigações diversas	67.882.108,50		
Agências no país	647.656.548,80		
Correspondentes no país	25.374.204,60		
Ordens de pagamentos e outros créditos	15.912.510,00		
Dividendos a pagar	3.080.215,40	759.905.587,30	1.739.477.956,40
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			20.755.883,20
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		897.786.516,40	
Depositantes de títulos em cobrança do país			
do exterior		800.765.211,60	
Outras contas		—	1.698.551.728,00
			3.561.772.262,10

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "LUCROS E PERDAS"

Em 30 de Junho de 1948

DÉBITO

	Cr$
Despesas gerais	14.728.654,30
Impostos	391.476,60
Contribuição para o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários	749.957,80
Contribuição para a Legião Brasileira de Assistência	47.817,90
Juros	13.746.053,10
Amortização de débitos perdidos	625.454,10
Móveis e utensílios (amortização sôbre o saldo desta conta)	203.624,10
Percentagens à Diretoria, ao Conselho de Administração e aos gerentes, e gratificações ordinária e extraordinária aos funcionários	4.448.454,90
Reserva Social (5% sôbre o lucro líquido de Cr$ 10.207.105,80)	510.355,30
DIVIDENDO AOS ACIONISTAS	2.100.000,00
SERVIÇO DE CUPONS DO 1.º SEMESTRE DE 1948	
Juros das obrigações: 20.900,00	
Fundo de amortização das obrigações: 8.800,00	29.700,00
Saldo disponível que passa para o 2.º semestre de 1948	5.664.138,30
	43.245.686,30

CRÉDITO

	Cr$
Lucros suspensos do exercício de 1947	567.825,30
Comissões, descontos e diversos	42.382.681,90
Reentradas sôbre débitos amortizados	154.188,00
Aluguéis de nossos imóveis	140.991,10
	53.245.686,30

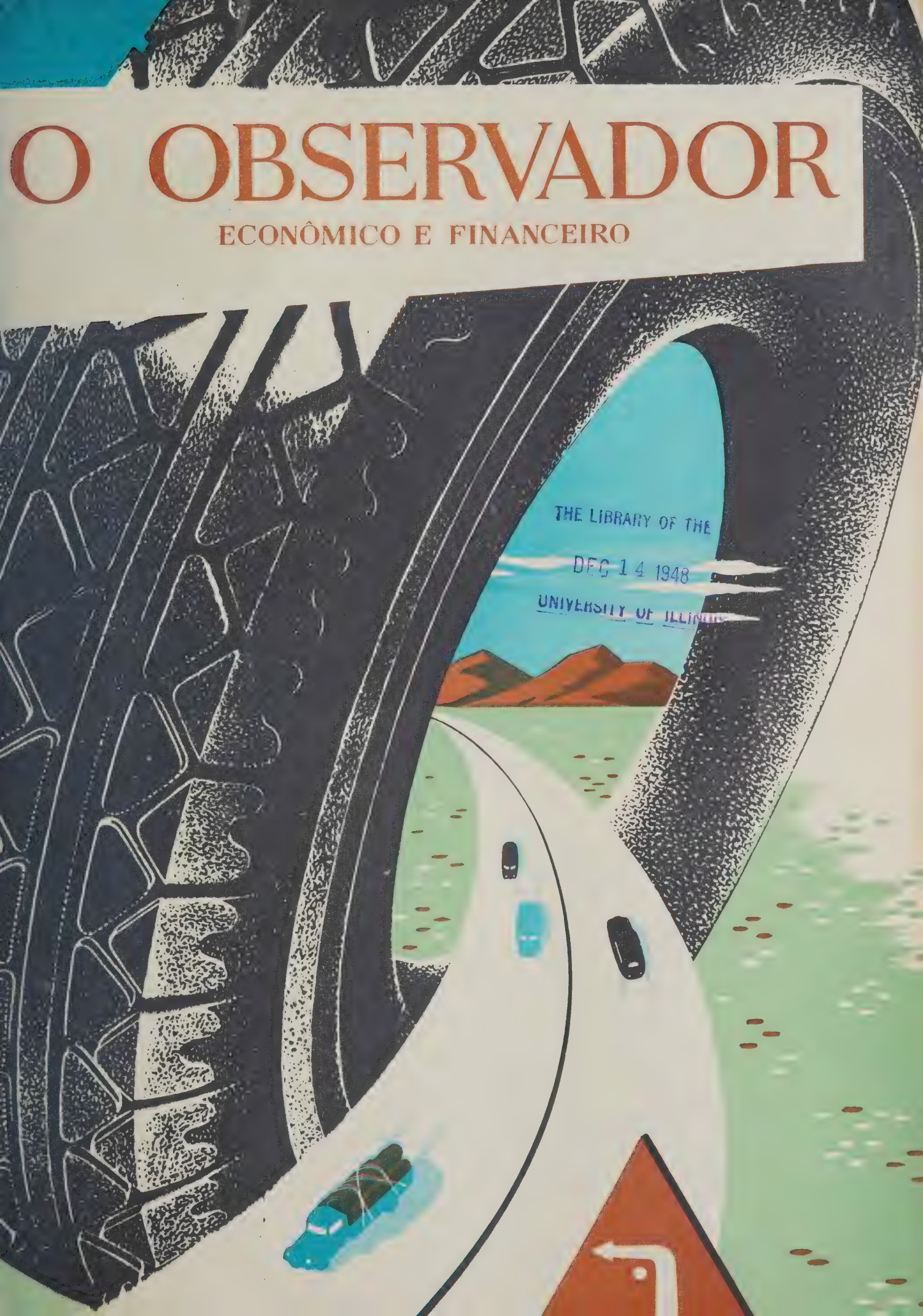
O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Hernando de Souza Melo Viana, *Presidente* — Caio Nelson de Sena, *Vice-Presidente* — Edison Álvares da Silva, *Secretário* — Fausto Figueira Soares Alvim *Presidente da Diretoria* — Waldemar Coimbra Luz, Gumercindo Pereira do Valle, Américo Lopes Cançado — *Diretores*

Gerente Geral André Favalelli. — Contador Geral: Nelson Hyldeu R. dos Santos Figueiredo, CRC — Carteira n.º 583

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO



THE LIBRARY OF THE
DEC 14 1948
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Voltaram os bons dias da gasolina!

Mobilizando homens, máquinas e materiais, a guerra convocou, desde a primeira hora, os produtos de petróleo. O transporte, a defesa e o ataque utilizaram, em larga escala, essas matérias essenciais. E a Gasolina, o Motor Oil e a Lubricação Atlantic estiveram ocupadissimos em tôdas as frentes. Tiveram até que ser aperfeiçoados, para satisfazer mais plenamente. E foram de tal maneira monopolizados pelas exigências da luta que as atividades civis foram sacrificadas. Os automobilistas brasileiros, como os dos outros paises aliados, colaboraram com a vitótia, abrindo mão do consumo de gasolina. Mas, a vitória total já é uma realidade. E chegou o dia — tão anciosamente esperado — em que os automobilistas brasileiros podem dispor livremente dos produtos Atlantic que foram o seu grande auxilio no passado. Não ha mais racionamento. A Gasolina, o Motor Oil, a Lubrificação Atlantic estão de volta. E uma boa noticia : voltam mais eficientes e mais produtivos, para prestar ainda melhores serviços a todos os automobilistas.

Atlantic GASOLINA • MOTOR OIL • LUBRIFICAÇÃO

O TOQUE MÁGICO DA ELETRICIDADE

APERTE UM BOTÃO E TERÁ LUZ !

LIGUE UMA CHAVE E FUNCIONARÁ UMA FÁBRICA !

Mas, para se conseguir isto, foi preciso gerar a eletricidade e vultosos capitais tiveram de ser empregados na construção de usinas e estações transformadoras...

Milhões de metros, de fios e cabos foram utilizados para distribui-la através de extensas rêdes aéreas e subterrâneas

Inumeráveis obstáculos de ordem técnica tiveram de ser superados para trazer a eletricidade ao alcance de sua mão. Entretanto... nestes últimos anos, apesar de tôdas as dificuldades criadas pela última guerra, a "Light" empreendeu grandes esforços no sentido de atender a constantes pedidos de aumento de carga, decorrentes do crescente desenvolvimento do parque industrial do Distrito Federal.

Durante os anos de 1942 a 1946 foram instalados os seguintes equipamentos adicionais nos sistemas aéreos e subterrâneos desta capital:

Metros de fios aéreos	2.900 847
" de dutos	441.097
" de cabos subterrâneos	273.845
Número de postes	8 950
" de transformadores em postes	405
" de vaults	97
" de transformadores em vaults	67
" de lâmpadas de iluminação pública	5.829

Companhia de
Carris, Luz e Força
do Rio de Janeiro Ltda.

Setembro
1948

NESTE NÚMERO:

De Todo o Mundo 8

Tratado Brasileiro-Argentino 10
(João Cleofas)

Livros e Idéias 13
(Valdemar Cavalcanti)

Crônica Parlamentar 17

Plano Anual e Orçamento 21
(Aristóteles Moura)

Verdades Sôbre U. S. A. 27
(Bernard M. Baruch)

Intercâmbio com Benelux 34
(Egon Pisk)

França — Evolução da Política Financeira 44
(Celso Furtado)

O Sonho e a Realidade 50
(Nelson Verneck Sodré)

Recuperação da Economia Européia 65
(Richard Lewinsohn)

A Economia Popular em São Paulo 70
(J. Pokrovsky)

A Prolificidade no Brasil 76

Sorocabana 89

Cotia e Suas Realizações Agrícolas 107

NOTAS EDITORIAIS

O Orçamento e um Parecer 3

O Isolamento dos Estados 4

Produção Agrícola 4

Mão de Obra Especializada 5

Um Exemplo 5

Ciclo de Aumentos 6

SECÇÕES

Vias de Comunicação 111

Bôlsas e Títulos 113

Observações Econômicas 117

Bancos e Moedas 121

Capa de Ary Fagundes

EXPEDIENTE

Propriedade da

SOC. EDITORA "O OBSERVADOR", LTDA.

COLABORAÇÃO PERMANENTE DE: Arthur Ramos, Arí F. Torres, Caio Prado Júnior, Dante Costa, Garibaldi Dantas, Humberto Dantas, José Maria Belo, Moacir Soares Pereira, Nelson Coutinho, Oscar Tenório, Paulo Frederico de Magalhães, Pedro Calmon, Raul Lima, Roberto Lyra, Sérgio Buarque de Holanda, Sérgio Milliet, Teófilo de Andrade, Líbero de Miranda, Renato Mendonça, Carlos Lacerda e Prof. Leonidas Rezende.

Correspondentes especiais em

Londres, New York e Buenos Aires

Os originais enviados à redação não serão devolvidos mesmo quando não publicados.

Publicação mensal

Redação: Av. Graça Aranha, 182 — 8.º andar
Caixa Postal, 3.114 — Telg. Observador

Tels. { Redação - 42-6995 / Gerência - 42-5519

SUCURSAIS

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Ed. Saldanha Marinho — Rua Líbero Badaró, 39 — 3.º and. — Tel. 3-6060 — S. Paulo.

MINAS GERAIS, GOIAZ e MATO GROSSO — Diretor: D.. Moacir Assis de Andrade — Ed. Guimarães, Av. Afonso Pena, 952-3.º andar — Tel. 2-5046 — B. Horizonte.

RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA — Diretor: H. J. Bacelar — Rua dos Andradas — Ed. Sloper, 5.º andar — Tel. 4780 — C Postal 571 — Pôrto Alegre.

RECIFE, PERNAMBUCO — Carlos Leite Maia — Ave. 10 de Novembro, 10 — Ed. SULACAP — Sala 405 — com jurisdição em Sergipe — Alagoas — Paraíba — R. G. do Norte e Ceará.

AGÊNCIAS NOS ESTADOS

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilherme Rocha, 182 — Fortaleza.

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5-A — 2.º andar — Salvador — Bahia.

S. PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novembro, 69 — Santos.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novembro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — Pelotas — Distribuidora Sul Riograndense — Rua 7 de Setembro, 312. Paulo Pargentdler — Praça Marechal Floriano, 447 — Passo Fundo.

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

DISTRIBUIDOR PARA O RIO

Paschoal Tramontano.

Representante em Buenos Aires

Prensa Americana — Vitória, 1222.

Fotografias de Mozar Alves da Silva

Número avulso ..... Cr$ 10,00
Mês anterior ..... Cr$ 15,00

Números atrazados — Preços variáveis
Índice semestral — Cr$ 15,00

ASSINATURAS

INTERIOR

1 ano	Cr$ 100,00
2 anos	180,00
3 anos	260,00

EXTERIOR

1 ano	Cr$ 200,00
Índices Semestrais, cada .	15,00

As opiniões expendidas em artigos assinados são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Todos os artigos publicados são inéditos e escritos especialmente para esta Revista.

IMPRESSO NA EMPRESA GRAFICA "O CRUZEIRO" S. A. — LIVRAMENTO, 203 — RIO

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182-8.º andar
RIO DE JANEIRO

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL 3.114
Tels. — Ger. 42-5519 — Red. 42-6995
End. Telegr. "OBSERVADOR"

N.º 152 — NOTAS EDITORIAIS — ANO XIII

O Orçamento e um Parecer

COM seu discutido parecer ao capítulo orçamentário da Receita, o Deputado Horácio Lafer trouxe ao primeiro plano das discussões uma série de problemas da mais relevante importância. Tão graves foram as suas revelações, de tal modo gritantes os fatos abusivos apontados, tantas consequências surgiram dêle, que seria de esperar uma atitude mais séria da Câmara no sentido de corrigir as falhas do aparelho arrecadador, reformar o sistema tributário e concorrer para a descentralização econômica e administrativa.

Não parece, todavia, que as considerações do representante paulista alcancem eco maior do que pequenas providências laterais, o que se nos afigura lamentável pela oportunidade perdida de uma séria incursão do Legislativo, como conviria, na política administrativo-financeira.

De qualquer modo, e na espectativa de uma repercussão maior do Parecer Lafer, vamos passar em revista os pontos cardiais do documento, anotando-lhe as principais consequências.

Inicialmente temos a destacar a formal contestação oposta pelo deputado paulista aos números com que o Executivo estimou a receita para o próximo ano, fixando, na base dêstes, uma enorme despesa. Onde o govêrno viu equilíbrio, o Sr. Horácio Lafer enxergou, alarmado, um "deficit" de dois bilhões. Com isto criticou severamente a elaboração orçamentária, ora a cargo do DASP, deixando claro, em seu entender, o desacêrto da preparação da lei de meios fora do Ministério da Fazenda. E pôs em foco esta questão, que envolve delicados aspectos político-administrativos.

Prevendo um "deficit", cuidou o relator da Receita de cobri-lo aumentando o impôsto de consumo sôbre produtos ditos de luxo, mas nos quais incluiu cigarros e charutos de baixo preço, refrigerantes de preço mínimo e as mais baratas bebidas de pequena percentagem alcoólica. Provocou, então, uma reação muito séria, a qual logo se cobriu de uma camada de resistência na forma de uma questão política. Numerosos deputados se insurgiram contra o aumento da taxação indireta, preferindo a direta, sob alegação de que gravar ainda mais o consumo seria concorrer para o encarecimento da vida, ao tempo em que surgiram os primeiros passos no caminho da regulamentação do dispositivo constitucional que isenta os artigos básicos para alimentação, vestuário e habitação. Pelo menos um partido, a UDN, mostrou-se tão interessada no assunto, que resolveu adotar um ponto de vista partidário terminantemente contrário a qualquer aumento de impostos, e tôda a Câmara se preocupou com a repercussão política de seu ato, descobrindo "deficit" na proposta governamental, e assumindo a responsabilidade de aumentar impostos quando o Executivo nada lhe encomendara em setor tão delicado.

Tôdas essas consequências, todavia, embora de evidente importância, não resultaram da afirmativa de precariedade do aparelho arrecadador feita pelo Deputdo Horácio Lafer com acentuada ênfase. Esta, nos parece, deveria ter prevalecido nas discussões, trazendo à ribalta sua inseparável irmã, a reforma tributária.

Disse o representante paulista, e com razão, que a receita da União poderia ser muito maior se o aparelho arrecadador possuisse constituição mais sólida, e não permanecesse tão fraco que em muitas agências o papelório cobre as prateleiras, para folga dos contribuintes, que vivem à margem das contribuições devidas. Ora, se assim é, e nenhuma voz discordou, por que não se voltar a Comissão de Finanças para a tarefa formidável de reorganizar o aparelho arre-

Diretor Responsável
OYAMA P. TEIXEIRA

★

Gerente
R. C. DE MEDEIROS

★

Redator Responsável
E. SIMAS PEREIRA

cadador, na base naturalmente da reforma tributária ao invés de deixar em paz o organismo prejudicial, caindo em cima dos contribuintes e logo pela parte mais fraca, a do consumidor?

Se há um reclamo nacional sem vozes discordantes — êste é contra o atual sistema tributário. De norte a sul, de leste a oeste, onde se exerce a pressão arrecadadora ou não, os brasileiros reclamam contra impostos. Os gravames não consultam os interêsses da produção, o seu sistema é falho, escapam nas suas malhas contribuintes poderosos enquanto os pequenos se embaraçam nelas. Taxam-se mercadorias de consumo popular, taxam-se livros escolares e bibliotecas, mas não se taxam convenientemente as grandes rendas. O impôsto de vendas e consignações é hoje a fonte de receita preferida num país que é o paraíso dos intermediários. Não se distinguem regiões, nem camadas da população, nem pequenos, nem grandes.

E depois de tudo isto, o remédio único para um "deficit" encontrado pelo Legislativo na proposta orçamentária, é o aumento do impôsto de consumo...

Finalmente, o Deputado Horácio Lafer investe contra os milhares de emendas ao orçamento sobrecarregando a União com pequenos serviços nos Estados e Municípios, nem sempre de serviços de sua alçada e quase sempre sem plano preconcebido. Já o Deputado João Cleofas no seu parecer sôbre o orçamento do Exterior, havia criticado êsse procedimento dos deputados, na maioria interessados em obter pequenas melhorias para seus burgos eleitorais.

Tem razão o deputado paulista. Estamos, mesmo, certos de que os deputados prefeririam se dedicar a uma atividade mais profunda que estas sortidas sem utilidade visível e real. Contudo, são compelidos a elas principalmente em vista da fraqueza econômica dos Estados e Municípios, cujas rendas não são capazes de satisfazer as enormes necessidades da quase totalidade das comunidades brasileiras. Tais sortidas refletem, sem a menor dúvida, a centralização administrativa e econômica que é hoje a nota predominante do panorama brasileiro, nociva centralização que nos legou a ditadura e que a reforma municipalista procurou combater, mas que ainda faz sentir seus efeitos.

Trabalho, portanto, muito trabalho político e técnico tem a Câmara a enfrentar depois do Parecer Lafer. Não é possível que sua consequência única seja uma lei de aumento de impostos. E de impostos de consumo.

◆

O Isolamento dos Estados

DE vários pontos do país chegaram a O OBSERVADOR aplausos e perguntas, a propósito do trabalho publicado na edição passada sôbre os tremendos efeitos da centralização administrativa e financeira, que isola tradicionalmente os Estados.

Mencionamos no aludido trabalho alguns fatos da vida comum, como as inumeráveis dificuldades que qualquer particular tem de enfrentar nos contatos com os homens de negócios e repartições federais, e salientamos a perda de substância positivada nos *deficits* apresentados pelas balanças comerciais de tôdas as regiões, à exceção da região sul, a única a acusar saldo. A reação verificada foi principalmente no norte. Dali nos chegaram numerosas cartas atestando o tênue fio que liga ricas regiões aos centros econômicos e administrativos do sul, cartas que são ao mesmo tempo um brado de revolta e um grito de socorro. Mas também do sul e do oeste nos chegaram provas da repercussão dos fatos apontados pelo O OBSERVADOR, embora estas preferissem comentar a fraqueza do mercado interno, manifestada na precariedade dos transportes, ausência de mercado bancário e de financiamento a iniciativas particulares.

A maioria das cartas revela estranheza pelo fato de não considerarmos o Congresso como laço forte a unir os diversos Estados, declarando-se os missivistas confiantes em que os deputados se mostrarão capazes de defender os interêsses das regiões de que provêm. Há, nesta parte, um engano dos leitores. Ao contrário do que pensam, saudamos o Congresso precisamente como elemento aglutinador por excelência, caixa de ressonância dos interêsses regionais e caminho principal para a descentralização, através providências de diversas ordens, a começar pelo desbastamento burocrático. Reclamamos, sim, contra o fato de, por influência da centralização, perderem tempo deputados e senadores na obtenção de favores burocráticos federais.

Entre os vários fatos apontados encontraram eco o desaprêço, ou antes, o pouco cuidado que as administrações estaduais demonstram pelo estudo sério das possibilidades econômicas regionais e sua propaganda inteligente, no sentido de atrair capitais e indústrias várias, merecendo aplausos o exemplo que salientamos de Estados, estradas de ferro e instituições americanas do norte, que se preocupam precisamente na difusão das possibilidades regionais e na concessão de favores a empreendimentos novos que se instalam nos seus limites. Finalmente, de norte a sul chegaram-nos aplausos ao apêlo que fizemos para que os Estados prefiram a iniciativa particular bem orientada à execução de serviços de natureza industrial ou comercial, de financiamento ou orientação técnica, através repartições estaduais e municipais.

Diante da repercussão obtida, temos agora a certeza de que o fenômeno da centralização é sentido e compreendido como uma das barreiras mais sérias ao progresso nacional. Que contra êle se esboça séria reação. E que deve O OBSERVADOR insistir na apreciação dos seus aspectos mais sérios como subsídio à sua remoção. E' o que faremos.

PRODUÇÃO AGRÍCOLA

◆ *Já não* há dúvidas quanto ao fato de o crescimento continuado do custo da vida, no Brasil, originar-se, em primeiro plano, da elevação dos preços dos artigos de alimentação, especialmente daqueles provindos da agricultura. Ora, os preços não se improvisam; resultam do jôgo da oferta e da procura. Se há excessos de oferta, os preços baixam; se há excesso de procura, os preços sobem. No caso dos gêneros de alimentação, estamos diante de um excesso de procura, ou de uma diminuição da oferta. Das duas coisas, sem dúvida.

O deslocamento demográfico na direção dos grandes centros industriais e das cidades litorâneas pode ser responsabilizado pela ampliação do mercado de procura, e melhores formas de remuneração como as vigorantes nas atividades industriais devem ser responsabilizadas pelo aprofundamento dêsse mercado. Mas tanto um como o

Mão de Obra Especializada

O OPERÁRIO especializado, com largo tirocínio em importantes centros industriais do exterior, deve gozar de amplas facilidades para sua entrada no Brasil, por parte das autoridades competentes. Não é, esta, uma imigração que avulte pela sua quantidade, mas pela qualidade dos que formam a corrente. O que a experiência tem demonstrado largamente é que, dentre os contingentes até agora desembarcados no Rio de Janeiro, os portadores de melhor *pedigrée* profissional encontram ocupação rapidamente. As indústrias manufatoras e de reparação sentem a necessidade de mão de obra de boa qualidade e esta, uma vez chegada ao país, concorre para a elevação do nosso trabalhador.

Vêm estas considerações em razão do trabalho que está sendo realizado pelo Escritório de Propaganda e Expansão Comercial do Brasil em Milão, na Itália, cujo boletim, cada mês, publica uma relação de operários especializados italianos que desejem trabalhar no Brasil. Milão é, desde muito tempo, o centro de uma importante zona fabril da península e o trabalhador italiano é daqueles que melhor se adaptam ao meio e às condições de vida no Brasil. Precisamente agora, quando em todo o país se preparam comemorações destinadas a assinalar o transcurso do sexagésimo aniversário da chegada das primeiras levas de imigrantes italianos, poderia o Govêrno participar das mesmas promovendo os meios para trazer até cá algumas centenas ou milhares de homens especializados, de profissionais de boa categoria.

Muitos dêsses técnicos não desejam embarcar para o Brasil sem que tenham trabalho assegurado, o que, não resta dúvida, é uma justa pretensão; o Govêrno Federal, porém, através dos serviços do Ministério do Trabalho, da Confederação Nacional da Indústria e do Sesi, poderia obter contratos de trabalho para êstes homens. Conforme a relação divulgada na edição de julho daquele Boletim, verificamos por exemplo o interêsse de mecânicos ajustadores e montadores, mecânicos especializados na construção de motores, torneiros, geômetras, técnicos em construção de estradas, pedreiros, especialistas em construção aeronáutica, eletro-técnicos, engenheiros industriais, mecânico-têxteis; químicos; engenheiros especializados na construção de pontes, ferrovias e rodovias, ferramenteiros, etc. Muitos dêles têm experiência de vinte e trinta anos em fábricas e oficinas de renome internacional.

Esta é, indiscutivelmente, uma matéria-prima de que temos necessidade fundamental e será desídia nossa se viermos a perder a oportunidade assim oferecida, que se fortalece na vontade que têm êstes técnicos de começar vida nova no Brasil.

outro fator determinante do excesso de procura têm como corolário a redução do mercado de oferta de artigos alimentares de procedência agrícola, sabido que nossa agricultura ainda hoje depende em grande escala do braço humano.

Em consequência, paralelamente a maiores exigências do consumo dêsses artigos, verifica-se a estabilização e em muitos casos a diminuição dos níveis de produção a êles relativos. Entendidos em assuntos agropecuários, e pessoas conhecedoras da situação rural do país, de há muito vêm advertindo o govêrno contra os prejuízos decorrentes da desassistência em que vivem a agricultura e a pecuária, reclamando providências que permitissem ao menos atenuar a crise de insuficiência que se avizinhava.

A crise atingiu agora a proporções vultosas. A produção agrícola em geral, e notadamente a de gêneros de alimentação, se encontra parada em seus níveis de há três anos passados, e os preços dêsses gêneros, nos centros de consumo, estão alcançando altura imprevisível. Certamente que uma das causas do fenômeno, possívelmente a mais poderosa, reside nas debilidades que estão contidas, de forma estrutural, no sistema de crédito agrícola vigorante no país.

Encontra justificação, por conseguinte, a grita que vem dos campos reclamando assistência bancária às atividades agropecuárias. E justamente ao encontro dessa grita vem a resolução do Banco do Brasil, autorizada pelo presidente da República, de aumentar em 40% as cotas de financiamento dos gêneros alimentícios. A primeira impressão a retirar da medida diz respeito à insuficiência do aumento, cuja percentagem se situa muito aquém daquela constatada na elevação natural do valor dos produtos, a exemplo do que se verifica pelo café.

Mas há um outro aspecto de maior relevância a considerar — o que se refere ao âmbito estreito abrangido pela medida. Uma luta decidida pelo levantamento dos níveis da produção, em nosso país, exige a ampliação dêsse âmbito, para que todos os setores sejam beneficiados. A sensibilidade dos fenômenos econômicos é tamanha que providências isoladas têm imediato reflexo sôbre todo o conjunto da economia. Política hábil e objetiva seria aquela que não limitasse maiores facilidades de financiamento ao campo do café ou do algodão, e sim se executasse sôbre todos os setores da produção.

◆

UM EXEMPLO

◆ *Depois* de haver permanecido alguns dias no Piauí, como observador da Presidência da República, o coronel Imbassaí apresentou um relatório impressionante. Não se limitou, em absoluto, no documento em aprêço, ao exame da questão política que vem agitando e perturbando a vida do Estado Nordestino, mas cuidou de verificar, também, a importância de que se revestem, na composição da crise piauiense, os fenômenos financeiro e econômico.

A crise financeira propriamente dita é apontada como resultando da crise política, pois dela decorreu a desmontagem da máquina arrecadadora, através das transferências e mudanças de pessoal em virtude das questões de política local. A desorganização da arrecadação prejudicou a coleta dos impostos e taxas, reduzindo as disponibilidades do Erário.

Tendo, por outro lado, a sua riqueza apoiada na exploração e no comércio da cêra de carnaúba, pro-

duto que no momento tem as suas cotações baixas e está, mesmo, ameaçado de ser excluído do mercado internacional por sucedâneos sintéticos, é naturalmente a carnaúba a maior fonte de recursos do próprio Tesouro do Estado. Em consequência dêstes fatos, não sómente o funcionalismo público bem como os próprios deputados estaduais estão com seus vencimentos em atraso, como também o crédito do Govêrno está abaladíssimo, de tal maneira que o próprio Palácio só faz aquisição a dinheiro, porquanto o comércio não atende requisições, salvo se fôr não com o aval do Governador, mas do dr. José da Rocha Furtado ou de outra pessoa de crédito real.

Reunindo todos êstes elementos, podemos fazer uma idéia das proporções da crise econômica que atinge tão duramente o Piauí. Com o seu principal produto mal cotado, com a produção reduzida, com êstes dois fatos influindo na diminuição da arrecadação, sendo inclusive a menor arrecadação perturbada pela má situação política, com o Estado sem crédito, resulta então o desemprêgo; o funcionalismo do Estado, sem dúvida a classe de remuneração fixa mais bem aquinhoada, estando em atraso, tem a sua capacidade de compra amputada, impedido que se acha de satisfazer os seus compromissos pessoais e realizar novas aquisições a não ser aquelas imprescindíveis para não morrer de fome.

Vê-se, assim, atingido em cheio o comércio, que nas mesmas condições do Estado e do funcionalismo público, não pode atender ao resgate de suas obrigações, acarretando êste fato consequências danosas, tais como os protestos de títulos, concordatas, falências. Os trabalhadores, sem colocação possível, emigram.

Ante um semelhante panorama, não se pode entrever outra coisa a não ser a miséria, tão mais grave na sua extensão em virtude do caráter monocultural e extrativo da produção, da escassez dos meios de transporte. Analisando a situação, escreveu o coronel Imbassaí, no seu relatório:

"E' doloroso o quadro presente do Piauí e funesto o seu futuro, com dias sombrios para o próprio Estado, para os vizinhos e para o Govêrno Federal."

Não sabemos que medidas tenha o Govêrno Federal em vista, para socorrer o Piauí; acreditamos, porém, que não deixará de tomar alguma providência. Infelizmente, as lutas políticas, de tão profundas raízes pessoais, como aquela de que tem sido teatro o Piauí, costumam ter consequências das mais graves no setor econômico. E se nelas é possível haver uma composição em curto espaço de tempo, já na economia a correção dos danos demanda longo tempo. Não há por onde ocultar a realidade: o Piauí está muito doente. Não importa o fato de ser pequena a sua importância no conjunto da economia nacional; o fato real é que se trata de um Estado igual aos outros.

◆

AS OBRAS DE PAULO AFONSO

◆ *Poucas* horas depois de aprovada pelo Congresso, o presidente Dutra sancionou e promulgou a lei mandando que o erário público forneça os elementos financeiros necessários à execução de várias obras relacionadas com o grande empreendimento da Hidro-Elétrica de Paulo Afonso. Deu, assim, o Chefe do Govêrno, mais uma prova do interêsse e do verdadeiro empenho em que se encontra pela realização de obra tão vultosa.

Houve criticas à concessão de fundos para a construção de um hospital, um hotel, edifícios necessários ao abrigo de trabalhadores, campo de aviação e outras obras, o que demonstra ignorância da amplitude da tarefa a ser executada, e incompreensão do seu valor.

Causam espanto estas demonstrações, tanto mais por terem surgido também entre congressistas. Não nos parece possível que, nesta altura, ainda haja quem se arreceie da obra ou quem procure atrapalha-la negando meios aos executores.

A cachoeira de Paulo Afonso fica em pleno deserto, em local de acesso não muito fácil. Não existe, atualmente, nenhum meio de transporte que atinja diretamente a quéda. De forma que os primeiros trabalhadores estão lutando tenazmente para a preparação de abrigos elementares, para si e os escritórios da companhia. Estes se encontram provisoriamente instalados numa velha casa abandonada, distante dois ou três quilômetros da cachoeira, mas é uma instalação além de precária, reduzidíssima. Engenheiros, topógrafos e operários, que trabalham no desbravamento da região e no levantamento de um mapa da zona de influência da cachoeira — sim, porque não existe nada de cientificamente positivo sôbre ela — vivem em barracas de campanha, quentíssimas de dia e frigidíssimas à noite, e se transportam em lombo de burro. Em longas e morosas "tropas" chegam as provisões, os instrumentos, todo o material que representa o início de uma cidade, porque nenhum povoado dos raríssimos existentes nas cercanías suportaria a inopinada chegada de mais de cem pessôas. No deserto que circunda a cachoeira tem, portanto, que nascer uma cidade, assim como nasceu em Volta Redonda, na Fábrica de Motores, etc., com a agravante de que estas contaram com a proximidade do Rio e facilidade de transporte, enquanto Paulo Afonso fica a mais de quinhentos quilômetros de Salvador ou Aracajú.

Os problemas em Paulo Afonso são, consequentemente, tremendos. A via aérea tem de representar papel proeminente, enquanto se prepara tudo, a começar pela cidade operária e turística, e os meios de transporte do litoral.

Se tantos são os motivos a justificarem largas provisões financeiras, muito maiores são os que favorecem o empreendimento. Paulo Afonso será um nucleo de civilização plantado em pleno São Francisco. A energia que dali sair vai dinamizar uma região onde as riquezas se encontram sepultadas há séculos, e a verdade manda dizer que tão precária é a vida na região que cidades do litoral esperam pela energia de Paulo Afonso como alavanca para seu progresso estacionário.

Paulo Afonso pode operar milagres, como a energia rural operou nos Estados Unidos. O que é necessário, porém, é compreender o seu valor, como não recuar diante dos ásperos óbices dos primeiros dias. Deve a obra merecer de todos irrecusável apoio, pois ela é um marco no caminho da energética como Volta Redonda foi no caminho da indústria pesada.

Qualidade

que se destaca

Fabricados com matéria prima selecionada das melhores procedências, o CORTUME CARIOCA oferece artigos da mais alta classe para a confecção de calçados, malas, bolsas e quaisquer outros artefatos de couros e peles. A qualidade insuperável de seus produtos e a vontade de servir cada vez melhor, fazem do CORTUME CARIOCA o estabelecimento lider da indústria de couros do BRASIL.

S. A. CORTUME CARIOCA

CAIXA POSTAL, 2605—RIO DE JANEIRO

DE TODO O MUNDO

NOVAS NEGOCIAÇÕES DE "LEND-LEASE" COM A URSS

◆ *Anuncia-se* que os Estados Unidos e a URSS reataram as negociações em tôrno da liquidação do "lend-lease". As propostas norte-americanas seguem os princípios básicos das liquidações já concluídas com outros países e estão de conformidade com os têrmos do Acôrdo de Empréstimos e Arrendamentos de 11 de junho de 1942.

Um dos assuntos atualmente em discussão é o destino de 87 navios mercantes, ainda em poder da União Soviética. Êsses navios fazem parte de um lote, do qual oito já foram restituídos aos Estados Unidos, de conformidade com o artigo V do Acôrdo. Também se discutirá o destino de outras pequenas unidades navais, ainda na URSS. O govêrno dos Estados Unidos pedirá indenização para as firmas norte-americanas cujos processos patenteados foram usados pelo govêrno mediante o Acôrdo de Empréstimos e Arrendamentos, durante a guerra. Os Estados Unidos não pedirão nenhuma compensação pelo material remetido à União Soviética e gasto durante o esfôrço comum, até o dia da Vitória, 2 de setembro de 1945, mas a URSS deverá indenizar, pelo justo valor, as mercadorias civis remetidas no regime do Acôrdo e existentes àquela data.

◆

BALANÇA DE PAGAMENTOS GREGA EM 1947

◆ *As estimativas* preliminares da balança de pagamentos da Grécia em 1947 acusam uma substancial retração (cêrca de 71,5 milhões de dólares) em confronto com 1946, embora as exportações tenham aumentado de $38,5 milhares, atingindo os $79,4 milhões. Essa retração deve-se principalmente a uma queda de $126,8 milhões no auxílio estrangeiro, que foi apenas de $137,1 milhões, não se computando no montante o auxílio para fins militares, mas incluindo os seguintes itens: 1) libras 5 milhões ($20,2 milhões), liberadas das contas resultantes dos adiantamentos em dracmas feitos às tropas britânicas na Grécia; 2) créditos do Banco de Importação e Exportação e dos materiais de guerra excedentes, no montante de $21 milhões; e 3) reparações, no valor de $2,9 milhões. As rendas provenientes de fontes invisíveis também foram reduzidas de $7,1 milhões, alcançando assim, apenas $43,6 milhões; por outro lado, as vendas internas oficiais de ouro decresceram de $13,1 milhões, atingindo $4,2 milhões e terminando por cessar inteiramente no segundo semestre de 1947.

Como consequência disso, e tendo em vista o fato de que as reservas oficiais de divisas só poderiam ser utilizadas até o limite de $52,7 milhões (contra $95,9, em 1946), as importações de 1947 decresceram de $55,8 milhões, atingindo o montante de $296,5 milhões. Nesse valor estão incluídos $36,7 milhões de créditos abertos em 1946 mas só utilizados em 1947. As vendas de câmbio estrangeiro pelo Banco da Grécia em 1947 contra importações não efetuadas até o fim dêsse ano montaram em $7,1 milhões. As contas de compensação mostraram uma diferença líquida positiva de $6,5

Situação Alimentar do Mundo

OBSERVAÇÕES recentes sôbre a situação mundial dos alimentos apresentam-se moderamente otimistas. O Departamento de Agricultura dos Estados Unidos acredita que, embora as maiores colheitas do corrente ano possam vir a mitigar a difícil situação mundial, o abastecimento "per capita" em alguns países ainda permanecerá consideravelmente abaixo dos níveis de pré-guerra. Diz-se que as perspectivas de melhora na Europa são muito boas, esperando-se que a produção de trigo atinga um total de 1450 milhões de bushels, ou seja, mais de 400 mil acima do total de 1947.

Espera-se que o conjunto da produção de trigo e centeio exceda a do ano passado em 450 milhões de bushels, cifra essa que muito se aproxima da quantidade de grãos panificáveis a ser exportada pelos Estados Unidos para a Europa durante o ano em curso. No entanto, mesmo que essas perspectivas se materializem, a Europa continuará a depender grandemente das importações. A Secretaria de Agricultura dos Estados Unidos estima em 300 milhões de bushels de trigo e 100 milhões de outros grãos a quantidade que deverá ser importada só dêsse país.

Essas estimativas estão de acôrdo com as apresentadas a uma comissão parlamentar norte-americana pelo diretor geral do Conselho Internacional Alimentar de Emergência, (International Emergency Food Council) que previu que, embora a situação dos grãos na Europa se simplificasse bastante no fim de 1948, as condições ainda seriam difíceis nos primeiros meses do ano. Espera-se que cêrca de 93 milhões de bushels além do que era esperado em outubro do ano passado, quando aquêle diretor apresentou o relatório em questão, seja entregue ao consumo mundial pela Argentina e a Austrália.

As perspectivas favoráveis que essas estimativas apresentam em relação ao consumo interno norte-americano são afastadas por uma declaração oficial sôbre a produção de carne no país, calculada em 10 por cento abaixo do nível de 1947, o qual, por sua vez, já foi 7 por cento menor do que o recorde de 1944, embora 32 por cento acima da média 1937-41. Ainda que os estoques retidos nos estabelecimentos comerciais no começo dêste ano fôssem 55 por cento maiores dos existentes no ano passado, êsse aumento não será suficiente para compensar a queda na produção. O abastecimento "per capita" é estimado entre 143 e 146 libras-pêso, contra 155 no ano passado e 133,5, em média, no período 1937-41. O aumento dos estoques de carne nos estabelecimentos comerciais foi acompanhado pelo declínio de animais nas fazendas, o qual atingiu o nível mais baixo desde 1938.

Retração do Comércio Mundial do Algodão

AGORA parece claro que a retração do comércio internacional dos têxteis de algodão e do "rayon", que se pronunciava antes da guerra, deverá continuar. Uma das contribuições mais significativas dos recentes entendimentos entre os líderes inglêses e norte-americanos da indústria do algodão foi a tabela abaixo transcrita, preparada pelo Conselho do Algodão, e na qual ressaltam as modificações ocorridas na distribuição da produção e do comércio exterior dos têxteis de algodão desde antes da guerra:

TÊXTEIS DE ALGODÃO: PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO
(em milhões de jardas quadradas)

PAÍSES	PRODUÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	Média 1936/38	1947	Média 1936/38	1947
Grã-Bretanha	3 500	1 800	1 741	500
Estados Unidos	8 530	10 800	252	1 500
Japão	4 230	660	2 512	400
México	370	450	. . .	10
Brasil	900	1 200	7	160
Índia	3 920	3 600	200	250
Paquistão		70	. . .	. . .
França	1 400	1 300	374	320
Itália	850	1 000	364	110
Bélgica	500	550	142	120
Holanda	500	400	186	70
Alemanha Ocidental	2 000	700	190	20
Espanha, Portugal, Suíça	700	1 400	60	100
URSS	3 600	2 500	200	. . .
Tchecoslováquia	550	300	60	15
Polônia	500	450	10	80
TOTAL	**32 050**	**27 310**	**6 298**	**3 686**

A tabela mostra que o comércio exterior dos têxteis não se está recuperando na mesma proporção em que o está a produção nos principais países. Em 1947, a produção já havia atingido 85 por cento do nível de antes da guerra, enquanto o comércio exterior não se elevava a mais de 57 por cento. Além disso, no triênio 1936-38, cêrca de 20 por cento da produção total era exportada, enquanto em 1947 a cifra correspondente foi de 11 por cento. O Conselho do Algodão não vê possibilidades de elevação dêsse nível em futuro próximo. Segundo uma estimativa provisória da posição do consumo mundial em 1950, os têxteis de algodão e "rayon" atingiram o montante de 44 bilhões de jardas quadradas, dos quais 35-36 por cento caberiam aos tecidos de algodão e menos de 10 proviriam de importações. Êsses números levam à conclusão pouco animadora de que o volume do comércio internacional do algodão tende a permanecer no mesmo nível de agora.

milhões, o que significa ter tido o país uma balança positiva no seu comércio exterior efetuada na base de compensação. Divisas estrangeiras que entraram no país por meios ilegais, bem como encomendas postais de alimento e roupa, não foram computadas na estimativa.

◆

PRODUÇÃO RECORDE NOS ESTADOS UNIDOS

◆ *A produção* agrícola dos Estados Unidos em 1948 promete ultrapassar o recorde estabelecido em 1946. O grupo dos grãos para forragem constitui um dos mais importantes fatôres do aumento em perspectiva. Êsse grupo incluiria uma safra de milho de 3.329 milhões de bushels, a maior da história, 39 por cento acima da de 1947 e 18 por cento acima da média 1937-46; uma safra de aveia de cêrca de 1.426 milhões de bushels, 17 por cento acima da do ano passado e 16 por cento acima da média de 1937-46; e de cevada, de 307 milhões de bushels, 10 por cento maior do que a de 1947.

Os grãos para alimentação também atingem alto nível. A produção de trigo está estimada em 1.242 milhões de bushels, pouco menos do recorde de 1.365 milhões de 1947. A produção de arroz, estimada em mais de 79 milhões de bushels, será quase igual à do ano passado e 31 por cento mais alta do que a média do último decênio. Espera-se ainda cêrca de 27 milhões de bushels de centeio, ou seja, 3 por cento mais do que em 1947 e a maior safra desde 1943.

As perspectivas dos outros produtos agrícolas são também favoráveis. A 1.º de julho do corrente ano, a área cultivada com algodão estava 10 por cento acima da do ano anterior. A produção de sementes de linho está prevista em cêrca de 44 milhões de bushels, cifra essa apenas atingida em 1943. A área cultivada com outras oleaginosas — amendoim e soja —, ainda que abaixo do nível do ano passado, será relativamente grande. A área do fumo sofreu um corte brusco, de sorte que a produção será menor do que a dos quatro últimos anos, ainda que ultrapasse a verificada em anos anteriores a 1944.

◆

PETRÓLEO NO MÉXICO

◆ *A produção* de petróleo em 1947 foi estimada em 55 milhões de barris, 18 por cento acima do nível do ano anterior e a maior desde 1927. Um relatório oficial recente, exprimindo receios de que as reservas de óleo venham a esgotar-se rapidamente caso sejam mantidos os atuais níveis de produção, teve como resultado a elaboração de planos de imediata expansão das explorações e atuais empreendimentos. Segundo êsse relatório, a reserva calculada de mais de um bilhão de barris não poderá manter o mesmo nível de produção do ano passado no decorrer do ano em curso. O programa para êste ano prevê a perfuração de 113 poços novos, dos quais 60 por firmas particulares, mediante contrato com o govêrno. Há também uma proposta para fundação de uma refinaria em Salamanca e de construção de um oleoduto de 51 milhas de extensão, ligando a refinaria aos poços petrolíferos de Poza Rica.

MUITO IMPORTANTE

Um Documento Secreto

Tratado Brasileiro-Argentino

João Cleofas

O documento que divulgamos em seguida é da maior importância. E para êle chamamos a atenção do leitor pelo fato ainda de se tratar de um documento conservado em caráter reservado na Comissão de Finanças da Câmara.

Trata-se do parecer dado pelo deputado João Cleofas sôbre o Tratado Brasileiro-Argentino concluído o ano passado, e em tôrno do qual se vem desenvolvendo uma série de gestões de notável reflexo na economia dos dois países.

O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO divulga assim, em absoluta primeira mão, um documento da mais alta relevância, tanto mais porque encontramo-nos ainda uma vez em conversações de caráter econômico-financeiro com os dignos delegados da república irmã.

I - EM 29 de novembro de 1946, o Govêrno brasileiro assinou em Buenos Aires um acôrdo comercial com a Argentina que, em cumprimento ao disposto no art. 66 da Constituição Federal, foi submetido à apreciação do Congresso Nacional.

Tem o Poder Executivo adotado como norma, pôr em execução imediata os acordos comerciais realizados, não obstante se encontrarem na dependência da aprovação do Legislativo.

Em princípio, o nosso ponto de vista é contrário a essa orientação que, de resto, não nos parece perfeitamente compatível com o dispositivo constitucional. No caso em foco, entretanto, em que se firmava um convênio de natureza reconhecidamente urgente e de importância fundamental para os dois países, tanto que se estabeleceu um dilatado período de vigência, haveria alguma justificativa em que êle fôsse, desde logo, pôsto em execução, a título provisório, conforme ficou estabelecido no Capítulo IX — artigo único.

Passado aproximadamente um ano sôbre a sua assinatura, porquanto o convênio determinou o início de sua execução a partir de 1.º de janeiro e, sobretudo, verificadas praticamente as condições de sua exequibilidade e as vantagens porventura proporcionadas no Brasil é oportuno, agora, o pronunciamento definitivo do Congresso.

II — Compõe-se o acôrdo comercial de 9 capítulos cada um dêles, por sua vez, constituído de vários artigos, podendo, entretanto, serem, facilmente, condensados no fornecimento de trigo e lãs pela Argentina e de vários produtos pelo Brasil.

a) — *Exportação da Argentina* — Um mínimo de 1.200.000 toneladas de trigo em grão, em parcelas mensais de 100.000 toneladas ou um máximo de 45% do saldo exportável de trigo argentino, quando êsse saldo fôr inferior a 2.600.000 toneladas (Cap. I — arts. 1 a 9); ainda, um mínimo de 5.000 toneladas de lãs brutas e de 1.000 toneladas de caseína (Cap. VI).

EXPORTAÇÃO DO BRASIL

a) — 40.000 pneumáticos e 40.000 câmaras de ar em 1947, sendo que 5.000 entregues por antecipação em 1946. E nos anos de 1948 a 1951 a quantidade necessária para cobrir o "deficit" da produção industrial argentina de artefatos de borracha;

b) — borracha bruta, até 3.000 toneladas, em 1947 e até 5.000 toneladas nos anos de 1948 a 1951;

c) — tecidos, 60.000.000 de metros lineares em 1947, 80.000.000 em 1948 e 100.000.000 nos anos seguintes até 1951;

d) — 1.000 toneladas anuais de fios de algodão cardado;

e) — madeiras em diferentes tipos (vigas e toras, madeira serrada e madeira compensada) e em quantidades mínimas determinadas;

f) — 15.000 toneladas de cota mínima de ferro gusa.

III — O acôrdo comercial poderia, até certo ponto, ser definido como um simples acôrdo preferencial, porquanto para produtos exportados da Argentina e para a maioria dos produtos exportados do Brasil, as obrigações que assumiram as partes contratantes ficaram condicionadas à impossibilidade de serem encontrados em outras fontes os referidos produtos, em melhores condições de preço e qualidade.

Entretanto, para a madeira e para o ferro gusa a Argentina não se preocupou em incluir aquela condição que figura em relação a tecidos, pneumáticos e borracha pela qual lhe ficaria facultado recorrer a outras fontes de abastecimento. Realmente, em relação à madeira e ferro gusa, deixou-se, claramente, estabelecido que o Govêrno dos Estados Unidos do Brasil assegura à República Argentina, durante um período de cinco anos a contar de 1.º de janeiro de 1947, as seguintes cotas mínimas anuais de exportação de madeiras brasileiras (Cap. V, art. 1.º) e uma cota mínima anual de 15 mil toneladas de ferro gusa, (Cap. VII, art. 1.º)".

E' fácil encontrar, desde logo, uma explicação para a diferença de tratamento em relação à madeira e ferro gusa, quando se sabe que, precisamente, para êsses dois produtos, para os quais o Brasil assume obrigações, a Argentina não terá maiores possibilidades de aquisição senão no nosso próprio país.

Ainda mais nas quantidades de pneumáticos que o Brasil se dispuser a fornecer constam, não só as medidas usuais fabricadas no nosso país como pneus de outras medidas "indicados pelo comprador". Assim ficamos obrigados à fabricação de um tipo especial de pneumáticos usado nos caminhões da Argentina e que não é utilizado no Brasil.

Outra circunstância, também, que precisa ser levada na devida conta é que o acôrdo assegurou à Argentina, então absolutamente faminta de tecidos e fios de algodão, um suprimento dêsses produtos em certa quantidade, ao preço do mercado interno brasileiro.

Não assegurou, entretanto, ao Brasil, não menos faminto de trigo, uma quantidade certa dêste cereal, porque o fornecimento mensal de 100 mil toneladas ficou dependendo da existência de um saldo da produção exportável igual ou superior a 2.600.000 toneladas. Do mesmo modo, não fixou um preço para o fornecimento do mesmo trigo. Ao contrário, deixou-o na dependência do preço dos mercados externos, porquanto determinou que o preço de cada mês será a menor cotação pala qual a Argentina tenha vendido o seu trigo no mês anterior a terceiras nações.

Nessas condições, o tratado perdeu suas características de um simples acôrdo, de preferência em relação exclusivamente ao Brasil, deixando, entretanto, acentuada, caracterizadamente, esta condição quanto à Argentina.

IV — Conforme acentuou o Deputado Heitor Collet, em seu erudito parecer aprovado pela Comissão de Diplomacia e Tratados, o acôrdo nenhuma vantagem trouxe à economia brasileira.

Poderia, assim, quando muito, ser aprovado com o prazo de vigência de um ano, isto é, para terminar em 31 de dezembro de 47. Jamais, ter a duração de cinco anos.

Na realidade, porém, mesmo durante êsse período inicial em que o Govêrno brasileiro o considerou como aprovado, verificou-se, na prática, que êle não chegou a ser, realmente, pôsto em execução pela Argentina.

Poder-se-ia, mesmo, afirmar que o tratado foi aceito pela Argentina, sem maior preocupação de dar-lhe cumprimento. E é bastante acompanhar os antecedentes do assunto para chegar-se a essa conclusão insofismável.

Realmene, a Argentina, por não ter participado da guerra contra o Eixo, não era preferencialmente suprida, pelos Estados Unidos ou pelo Brasil, de pneumáticos, como as outras nações americanas.

Em abril de 1945, partiu para Buenos Aires acompanhado de técnicos americanos da Rubber Developments Corporation, o Cônsul Geral Mário Moreira da Silva, membro da Comissão de Contrôle dos Acordos de Washington, com a incumbência de discutir bases para "integrar a República Argentina no sistema de distribuição e suprimento de pneumáticos e câmaras de ar e da conservação máxima de borracha natural, sistema êsse estabelecido entre o Brasil e os Estados Unidos da América e entre os Estados Unidos da América e várias outras Repúblicas americanas".

V — Na previsão da falta de trigo nos últimos meses de 1945, devido à probabilidade de grande procura mundial do produto, em seguida ao término da guerra, o Govêrno brasileiro enviou instruções à Embaixada do Brasil em Buenos Aires para aproveitar a oportunidade e negociar com o Govêrno argentino um acôrdo para fornecimento de 500.000 toneladas de trigo ao Brasil entre os meses de agôsto e dezembro daquele ano. O acôrdo foi, em seguida, concluído. Nas notas trocadas, a Argentina fixou o preço de 15,50 pesos por quintal, o que já não concordava com o preço de 14,50, estabelecido nas negociações iniciadas com o Cônsul Geral Mário Moreira da Silva. Esta foi a primeira evasiva do Govêrno argentino ao compromisso de fornecer trigo ao Brasil. A outra veio logo depois, quando, em outubro de 1945, o mesmo Govêrno alegando falta de transporte, suspendeu o fornecimento de trigo ao Brasil, deixando de enviar 259.000 toneladas da cota de 500.000 toneladas que se tinha obrigado a fornecer.

A razão apresentada pelo Govêrno argentino era a falta de pneumáticos para o transporte da mercadoria dos centros produtores até os portos de embarque.

O Govêrno brasileiro, diante da difícil situação criada pela escassez de trigo no Brasil, decidiu, como último recurso, negociar com o Govêrno argentino, após ter obtido o cancelamento do Acôrdo de pneumáticos com os Estados Unidos, a remessa de 10 mil pneumáticos e respectivas câmaras de ar, independente de compromisso formal por parte daquele Govêrno quanto às quantidades e prazos de embarque do trigo, necessário ao abastecimento da população brasileira.

As notas referentes a êsse Acôrdo também jamais foram trocadas, por se ter o Govêrno argentino, no último momento, desinteressado pelo mesmo.

Entretanto, como os pneumáticos a serem fornecidos pelo Brasil já tinham sido fabricados; e como as medidas usuais de pneumáticos usados no Brasil, não coincidiam com as medidas por pneumáticos fabricados, numa demonstração de boa vontade do novo Govêrno brasileiro, foram os 10.000 pneumáticos enviados à Argentina, sem que êsse país assumisse qualquer compromisso ou tomasse qualquer me-

dida para facilitar a exportação de trigo para o Brasil.

As exportações de trigo argentino para o Brasil foram sobremodo reduzidas durante os três primeiros meses de 1946. Enquanto isso, agravara-se enormemente a situação alimentar interna do país, preocupando, sobremaneira, o recém-empossado Govêrno do General Dutra.

No mês de março, foram compradas, de Govêrno a Govêrno, através da Embaixada do Brasil em Buenos Aires, 15.000 toneladas de trigo, quantidade insignificante em relação às nossas necessidades.

MISSÃO SAURI

VI — Em março de 1946, o Coronel Sauri, então Ministro do Trabalho e Agricultura da República Argentina, propôs-se a vir ao Rio de Janeiro para negociar um Acôrdo que encerrasse o compromisso do fornecimento de borracha pelo Brasil à Argentina, em troca do fornecimento pela Argentina de trigo ao Brasil.

Apesar das dificuldades a enfrentar, entre as quais a existência de um convênio com os Estados Unidos, que nos obrigava a fornecer àquele país todo nosso saldo exportável de borracha crua, chegou-se a um Acôrdo pelo qual o Brasil se obrigava a conseguir, em entendimentos com os Estados Unidos, fossem fornecidas à Argentina 1.828 toneladas de borracha crua em troca do compromisso de a Argentina fornecer ao Brasil 50.000 toneladas mensais de trigo durante o restante do ano de 1946, ou seja um total de 400.000 toneladas de maio a dezembro.

Não se procedeu à troca de notas correspondentes, apenas porque a delegação argentina elegeu que seria preferível aguardar a posse do Presidente Peron, a efetuar-se dentro de poucos dias.

A formalização do Acôrdo, porém, nunca se realizou, por não ter o novo Govêrno argentino enviado instruções para isso à Embaixada argentina no Rio de Janeiro.

Entretanto, para começo de execução do referido Acôrdo, ainda por assinar, a Argentina enviou com extraordinário atraso, as cotas mensais de trigo referentes aos meses de maio e junho, cobrando, contudo, o elevado preço de 35 pesos o quintal, apesar dos protestos do Govêrno brasileiro.

Daí por diante, as exportações de trigo para o Brasil foram praticamente, proibidas pelo Govêrno argentino, que, sem deixar de continuar a alegar dificuldade de transporte e salientando a extraordinária procura mundial de seu trigo, exigia, além disso, compensação em produtos brasileiros, especialmente tecidos.

Por sua parte já havia o Brasil conseguido que se efetivasse a repassa, dos Estados Unidos para a Argentina, das 1.828 toneladas de borracha crua, isso "porque desejava cumprir o que havia prometido."

MISSÃO LAGOMARSINO

VII — Em fins de setembro, como continuassem suspensas as exportações de trigo para o Brasil, e, por conseguinte, tendo ficado "letra morta" todos os compromissos assumidos em abril pelo Coronel Sauri, foi enviada ao Rio, pelo Govêrno Argentino, por sugestão do Govêrno brasileiro, uma numerosa Missão chefiada pelo Sr. Rolando Lagomarsino, sucessor de Sauri na Secretaria da Indústria e Comércio.

Com a Missão Lagomarsino foram firmadas, então, as bases principais do Acôrdo Comercial, assinado em novembro em Buenos Aires e de que nos ocupamos.

Vale, aqui, esclarecer que, naquela oportunidade, a Argentina já conseguia importar borracha bruta, tanto que atingiu a 13.047 toneladas a sua importação dêsse produto em 1946.

Até setembro de 1946, justamente quando recebíamos o Sr. Lagomarsino, a Argentina havia recebido 7.747 toneladas de borracha bruta para as suas fábricas e estava aguardando o recebimento de mais 5.300 toneladas.

De passagem, cumpre informar que a Argentina tem três grandes fábricas de pneumáticos e câmaras de ar, duas das quais — Firestone e Goodyear — de capacidade de produção equivalente às suas homônimas do Brasil. A terceira fábrica — Pirelli — produz não só pneus como todos os artefatos de borracha. Antes da guerra, o consumo das fábricas locais argentinas alcançava 11.000 toneladas de borracha, que era a quanto atingiam as suas necessidades.

Nestas condições, os interêsses argentinos polarizavam-se, acima de tudo, em tôrno dos tecidos e fios de algodão do Brasil, não mais a preocupando, em face da importação já verificada até setembro de 1946, a nossa borracha e pneumáticos.

Acresce, ainda, que, pela portaria n. 501 de agôsto de 1946 do Ministério da Fazenda, fôra proibida a exportação de tecidos. Não é exagêro afirmar-se que aquela portaria foi a principal determinante da vinda da Missão Lagomarsino ao nosso país. Entretanto, como consequência imediata da assinatura do Acôrdo foi a mesma revogada para efeito do comércio com a Argentina.

Finalmente, é mister acentuar que, em 1946, o Brasil não chegou a exportar borracha bruta para a Argentina. Em relação a pneumáticos, exportamos 216.271 quilos em 1944, 161.483 em 1945 e 425.327 quilos em 1946.

VIII — Enquanto dávamos tão evidentes demonstrações de nossa boa vontade, não encontrávamos correspondência por parte do Govêrno argentino.

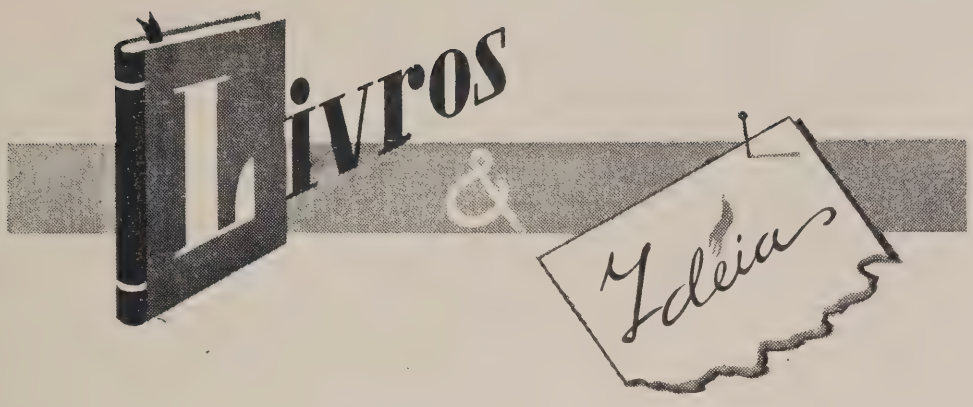
Realmente, basta acompanhar a situação do nosso intercâmbio com aquêle país, expresso no seguinte quadro:

INTERCÂMBIO COMERCIAL BRASIL-ARGENTINA (Boletim I.T.I.C.)
(1941/1946)

ANOS	QUANTIDADE (Toneladas)		VALOR (Cr$ 1.000,00)	
	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO
1941	966 108	584 460	620 204	616 608
1942	1 061 508	534 528	786 768	992 832
1943	1 157 144	474 546	1 145 856	801 216
1944	1 419 658	513 816	1 668 120	1 473 204
1945	1 305 444	457 644	1 872 916	1 335 994
1946	319 170	609 832	1 019 935	1 362 579

Verifica-se que houve uma queda violentíssima na exportação argentina, a qual é facilmente explicada com o quadro seguinte, relativo à importação de trigo em grão:

(Conclui na página 101)



Centenário de Joaquim Nabuco

Valdemar Valente

NÃO passará em branca nuvem nem será mesmo objeto das comemorações vulgares — cursos de conferências nos Institutos Históricos, discursos parlamentares, artigos de fundo e um sêlo, talvez — o próximo centenário do nascimento de Joaquim Nabuco. Está agora em cogitação um programa excepcional de comemorações, revestidas de sentido cultural. E isso na realidade se deve a uma iniciativa do escritor — antes, do Deputado Gilberto Freyre, que foi o primeiro a chamar a atenção dos dirigentes do país para o significado daquele fato histórico, revelando todo o empenho por que fôsse adequadamente cultuada a memória do grande brasileiro. Ha mais de um ano, o autor de "Casa Grande & Senzala" pronunciou, a respeito, da tribuna da Câmara, um discurso notável, que foi recentemente recolhido das páginas do "Diário do Congresso" para divulgação em folheto (Ed. José Olympio). E como tardassem as providências então sugeridas, voltou êle ao assunto, para apresentar, já então, um projeto de lei, não sem primeiro interpelar o govêrno federal por haver-se interessado pelas comemorações do centenário de Rui Barbosa e guardado silêncio em relação ao de Nabuco. E o deputado pernambucano acentuou que êste último foi, "tanto quanto Rui Barbosa, grande como homem público, grande parlamentar, grande como intelectual, e que foi, ao mesmo tempo, um brasileiro do Brasil inteiro, um americano de tôdas as Américas, um autêntico cidadão do mundo".

Felizmente, não ficou sem eco a palavra de Gilberto Freyre. Revelando que o assunto já estava em suas cogitações e assentindo em dar uma compreensão não restritamente cívica mas amplamente cultural às comemorações oficiais do centenário de Nabuco, o Ministro Clemente Mariani tomou as medidas iniciais, afim de que fôsse estudado o plano em vista. E entre os membros da comissão designada com essa incumbência foi incluído o nome do deputado pernambucano.

Pelo projeto de lei apresentado ao Congresso pelo Sr. Gilberto Freyre seria aberto um crédito de dois milhões de cruzeiros para atender às despesas das comemorações em causa. Três prêmios, no valor total de 150.000 cruzeiros, seriam distribuídos aos melhores ensaios sôbre a personalidade, a vida e a obra do autor de "Um Estadista do Império". Ficariam reservados 350.000 cruzeiros para a publicação, em edição popular, de uma seleção dos discursos e escritos de Nabuco, escolhidos na base de seu interêsse social e popular.

Além disso, o projeto prevê a criação, no Recife — terra de Nabuco —, de um instituto dedicado ao estudo sociológico das condições de vida do trabalhador brasileiro da região agrária do nordeste e do pequeno lavrador da mesma região, visando ao melhoramento dessas condições.

O objetivo do Sr. Gilberto Freyre é o de ligar o nome de Joaquim Nabuco a um trabalho de ordem científica inspirado naquele pensamento de reajustamento social que foi uma paixão do grande pernambucano. No primeiro discurso que pronunciou na Câmara, sôbre o assunto, o sociólogo de "Sobrados e Mucambos" ressaltou a compreensão que Nabuco sempre revelara dos problemas rurais do Brasil: a compreensão de que êles não se resolveriam pura e simplesmente com a abolição da escravatura e se não sobreviesse outro tipo de libertação — "a libertação econômica e social, de moradores aparentemente livres de domínios essencialmente feudais", acentua Gilberto Freyre.

"Quando Joaquim Nabuco" — escreve o autor de "Nordeste" — "disse num dos seus discursos de campanha abolicionista — "nenhuma reforma "política" produzirá o efeito desejado enquanto não tivermos extinguido de todo a escravidão, isto é, a escravidão e as instituições auxiliares", depois de ter salientado ser o Brasil um país ainda de senhores e de escravos, a todos os quais o trabalho repugnava como a pior das humilhações, e de ter destacado que a abolição da escravidão, no Brasil, era o primeiro passo para a organização do "trabalho nacional e por conseguinte da civilização brasileira", dirigiu-se aos nossos avós em palavras que chegam aos nossos ouvidos com o vigor, a mocidade, a frescura de uma mensagem de um homem de hoje: dos que hoje se batem pela organização do trabalho no Brasil como condição básica do desenvolvimento não só da

democracia como da civilização brasileira; dos que hoje situam, acima das reformas simplesmente políticas ou mecânicamente econômicas, as largas e compreensivamente sociais, convencidos de que se a escravidão se extinguiu no Brasil com a lei chamada retòricamente "áurea", influências verdadeiramente áureas fazem sobreviver entre nós as "instituições auxiliares da escravidão", a que se referia o grande pernambucano; dos que hoje ainda não vêem no interior do Brasil senão num ou noutro trecho uma população de p e q u e n o s lavradores e criadores que sequer se aproximem da condição dos homens livres."

Criado o Instituto Joaquim Nabuco, com aquelas finalidades, e instituindo prêmios para os trabalhos sôbre a vida, a obra e particularmente as idéias de Nabuco, Gilberto Freyre quer estabelecer as ligações necessárias entre aquêle brasileiro ilustre e o nosso tempo. Quer fazer com que Nabuco retome o lugar que lhe pertence entre os contemporâneos, cujas idéias, no campo social — tantas delas — foram por êle traçadas como que em borrão e hoje se conservam nítidas à distância.

LICENÇA PRÉVIA

FOI suspenso o regime de licença prévia para a importação de livros, jornais, revistas e publicações similares, de natureza técnica, científica, didática ou literária, redigidos em línguas estrangeiras, assim como as obras impressas em Portugal, em português, quando escritas por autores portuguêses. Nesse sentido, o Presidente da República assinou um decreto, que tomou o número 25.412.

A medida veio favorecer o mercado livresco do país, estabelecendo condições menos desfavoráveis ao seu livre desenvolvimento e abrindo-lhe novas perspectivas. Sujeita a licença prévia a importação de literatura, sofremos os efeitos de semelhante situação, particularmente os editores e os livreiros, cujos negócios apresentaram sensível decréscimo. E reduzida de tal sorte a nossa balança literária, foi igualmente prejudicada a vida cultural do Brasil. O decreto do govêrno veio, assim, atender a uma necessidade do momento.

Livros Inglêses

APARECEU em Londres, por iniciativa de Victor Gollancz Ltda., a quarta edição do livro do professor G.D.H. Cole — "The Intelligent Man's Guide to the Post-War World", composto de estudos sôbre a vida atual e os problemas econômicos da Grã-Bretanha e do resto do mundo. São 1143 páginas, 123 mapas, cartas, diagramas e quadros estatísticos. Dentre os temas em foco nessa obra destacam-se os que se referem ao capitalismo e ao socialismo, bem como ao desenvolvimento das áreas coloniais.

— Numa excelente série de monografias, publicadas sob os auspícios do "National Institute of Economic and Social Research", de Londres, foram incluídos dois magníficos trabalhos: o de L. Rostas — "Productivity Prices and Distribution in Selected British Industries" —, e o de Phyllis Deane — "The Measurement of Colonial National Incomes". São estudos baseados em pesquisas aprofundadas e estatísticas fidedígnas, e de cunho universitário (Ed. Cambridge University Press).

— Os principais aspectos e problemas da civilização contemporânea foram abordados por Sir Arthur Keith em obra recente — "Essays on Human Evolution" (Ed. Watts & Co.). Capítulos interessantes são os dedicados ao progresso das comunidades e às questões da liberdade individual.

— O reverendo James Reid publicou "Where the New World Begins" (Ed. Hodder and Stoughton), que despertou a atenção da crítica inglêsa. O autor defende o ponto de vista de que um novo mundo só é possível com o concurso de novos homens e de novas mulheres.

— As edições "Contact", constituídas de coletâneas de artigos, reportagens e estudos, apresentam um panorama da vida social contemporânea, procurando indicar as transformações por que passa o mundo moderno. O décimo volume da série foi recentemente publicado e tem o título de "Other People's Lives". Todos os trabalhos são ilustrados e têm agradável feição gráfica. Destacam-se os seguintes estudos: "The English Upper Class 1948", "Defiant City", de Nicholas Davenport, "Under New Management", de Mark Benney, "Clothes and Class", de Ruth Sheradski, e "TVA Revisited", de Ernest Davies, além da reportagem intitulada "What Future for the Middle Class?". O décimo "Contact" publica ainda um excelente ensaio de Harold Macmillan — "The place of government in a free society". Trata-se, assim, de um dêsses almanaques organizados com exemplar bom gosto, que de vez em quando aparecem na Inglaterra.

O HOMEM AMERICANO

ESTUDO precioso de antropologia é o que escreveu o Professor Paul Rivet, ora divulgado em português — "As Origens do Homem Americano" (Ed. Ipê). Precioso pela contribuição pessoal que apresenta para a configuração do passado da América, na base de pesquisas científicas empreendidas com o maior rigor. O sábio francês, organizador e diretor do Musée de l'Homme, de Paris, por ter participado ativamente das atividades da Resistência foi condenado à morte pelos nazistas e fugiu para a Colômbia, onde, graças à compreensão do govêrno local, recebeu a incumbência de instalar um museu semelhante àquele de Paris. Paul Rivet teve então oportunidade de percorrer larga área da floresta amazônica, na região norte, com o objetivo de colher dados antropológicos, etenológicos e linguísticos.

Segundo Paul Rivet, as populações indígenas americanas, conquanto hajam permanecido separadas durante séculos, guardam entre si traços comuns importantes. Isso indica que em época remota se teria verificado um contacto mais ou menos prolongado. O sábio estudou costumes, línguas e religiões, bem como plantas e enfermidades autóctones, para tecer uma série

Revista das Revistas

ALGUMAS indicações úteis, relativas a trabalhos publicados em números recentes de revistas nacionais: "Liquidação dos empréstimos em francos", Ayrton Aché Pillar, e "Sistematização tributária", Guilherme Moojen, in "Boletim do Conselho Técnico de Economia e Finanças" (julho); "Possibilidades de expansão do mercado de gêneros alimentícios da região econômica convergente para a praça de S. Paulo", Ivan Pokrovsky, in "Revista de Organização Científica" (agôsto); "A reforma bancária brasileira", Casimiro A. Ribeiro, e "Ônus sociais da economia brasileira", Estanislau Fischlowitz, in "Revista do Serviço Público" (maio/junho); "A reforma agrária no Uruguai", Brasil Gerson, in "Revista do Comércio" (junho); "Contribuições dos Inquéritos econômicos para o conhecimento da economia brasileira", Giorgio Mortara, "Índices de preços no Brasil", Otávio Gouveia de Bulhões, e "Alterações no suprimento monetário brasileiro, desde 1939", Edward S. Lynch e Newton B. Parker, in "Revista Brasileira de Economia" (junho); "Fundo Monetário e Padrão Ouro", Omer Mont'Alegre, e "Acôrdo Comercial e Financeiro com o Reino Unido", Casimiro A. Ribeiro, in "Revista Bancária Brasileira" (agôsto).

Trabalhos interessantes insertos em periódicos estrangeiros: "Introdución al curso de Dinámica Económica", Raul Prebisch, in "Revista de la Faculdad de Ciencias Economicas", da Argentina (junho); "El impuesto e las sucesiones — Su aplicación en Venezuela", Armando Sanchez Bueno, in "Revista de Hacienda", da Venezuela (março); "Las industrias nuevas o necessarias y la indulgencia fiscal," Armando Servín, "Los problemas de los suelos y del agua en México", B. F. Osorio Rafall, e "Las estadisticas y los cálculos del ingreso y producto nacionales", G. R. Kolbec, in "Revista de Economia", do México (julho); "Le progrès technique et l'évolution du capitalisme", Jean Fourastié, in "Journal de la Société de Statistique", de Paris (junho); "La situation financière actuelle de la France", Gilles Gozard, e "Peut-on payer le salaire minimum vital au Canada", Armand F. Goudreau, in "L'Actualité Économique, do Canadá (julho); "Il sistema delle relazioni economiche internazionali", A. de Pietri-Tonelli, e "La situazione industriale italiana", A. Campolongo, in "Economia Internazionale", da Italia maio; "Sôbre o equilíbrio econômico geral", A. M. Sá da Costa, e "Produção e produtividade", L. Simões de Abreu, in "Revista de Economia", de Portugal (junho); "Il problema degli organi nella politica economica" Oddoni Fantini, e "Il Problema economica dei trasporti", Giuseppe Frisella Vella, in "Rivista di Politica Economica", da Italia (julho).

de considerações em tôrno das migrações humanas em nosso continente.

O estudo do mestre francês foi traduzido para o nosso idioma pelo Sr. Paulo Duarte, com a cooperação do próprio autor.

PRÊMIO BULHÕES CARVALHO

DEVERÁ ser distribuído ainda êste ano o Prêmio Bulhões Carvalho, instituído pela Sociedade Brasileira de Estatística, no valor de 10 mil cruzeiros, por doação especial do Sr. Valentim Bouças. O prêmio visa a escolher a melhor obra inédita, de autor brasileiro, em uma das duas seguintes secções: I — Organização de serviços de estatística ou de levantamentos estatísticos; compêndios de estatística, de nível elementar ou médio; análise estatística de resultados apresentados pelas repartições oficiais ou obtidos pelo autor; aplicação do método estatístico à análise de problemas nacionais; estudo crítico de metodologia estatística; II — Desenvolvimento de temas sôbre a estatística matemática, seja com caráter crítico-filosófico, seja tendo em vista novas aplicações da análise matemática à solução ou generalização de problemas relacionados com a pesquisa científica dos fenômenos coletivos.

De acôrdo com as instruções, no julgamento será levado em conta o seguinte: a) o valor do trabalho, a contribuição pessoal do autor e a sua utilidade prática, avaliados dentro de cada Secção; b) a clareza, a simplicidade e a precisão de exposição, bem como a correção de linguagem; c) a objetividade do trabalho.

As inscrições para o Prêmio estarão abertas até o dia 30 de novembro próximo.

NOTAS AVULSAS

EM tradução do Prof. Pedro de Almeida Moura, foi lançada em português, pela Melhoramentos de São Paulo, uma obra famosa: "Decadência e Degeneração da Cultura", de Alberto Schweitzer. Uma obra de pensamento construtivo e de verdadeira sabedoria. Aliás, sôbre essa admirável personalidade de filósofo moderno acaba de sair, em Londres, um livro de George Seaver, em edição Adam & Charles Black.

DOIS pesquisadores brasileiros tiveram trabalhos seus publicados na "Revista Mexicana de Sociologia", recentemente. Foram êles Manuel Diégues Júnior e Pinto Ferreira, cujos trabalhos foram os seguintes: "Traços da influência africana no Nordeste brasileiro" e "Democracia e Planificação".

LIVRO original é o que acaba de publicar Hélio Sodré, em edição José Olympio: "História Universal de Eloquência". E' um estudo de largas proporções, em que são traçados os perfis dos grandes oradores de todos os tempos.

ESTÁ sendo publicada em S. Paulo uma revista de cultura — "Fundamentos", sob a orientação de Rui Barbosa Cardoso. No seu segundo número divulgou dois estudos: "O problema hidrelétrico de São Paulo", de Catulo Branco, e "Economia industrial e agrícola do Estado de São Paulo", de L. Hermann.

NO discurso que pronunciou, ao tomar posse no cargo de diretor da Biblioteca Nacional, o Sr. Josué Montello apreciou os problemas de organização e funcionamento da instituição.

ALCANÇOU agora a quinta edição a tradução brasileira, realizada por Marina Guaspari do livro "O Nilo", de Emil Ludwig (Ed. Globo). Esta é a biografia do rio, na qual o autor adotou a mesma técnica de outras obras que o tornaram famoso no mundo inteiro. Tem-se aí a história do Nilo, sob todos os aspectos.

SÔBRE o tema "Posição e Problemas do Brasil na Conferência Internacional de Comércio e Emprêgo", o Sr. Humberto Bastos pronunciou uma palestra em São Paulo, a convite do Centro de Estudos e Debates Casper Libero. Êsse trabalho foi objeto de debate e publicada agora em folheto.

NA Coleção "Imagens da Época", organizada pela editora "A Noite", foi incluído o livro de Hans Gisevius — "Até o Amargo Fim", em tradução de Cláudio Tavares Barbosa. Êsse livro foi escrito na Alemanha, entre 1933 e 1944, e apresenta uma fotografia nítida da vida germânica durante o período áureo do nazismo. E' um depoimento completo sôbre a formação, o desenvolvimento e a degradação do Terceiro Reich.

SOB a forma de reminiscências, o Sr. Pedro Rache vem publicando algumas páginas de interêsse histórico indiscutível, reunidas inicialmente no volume "Homens de Minas" e agora no "Outros Homens de Minas", ambos editados pela Livraria José Olympio. Os fatos rememorados referem-se a Antônio Carlos, Bias Fortes, Júlio Bueno Brandão, Wenceslau Braz, Benedito Valadares e outros.

CORREIO DA ESPANHA

TÔDA a legislação espanhola sôbre a renda foi reunida por Francisco J. Ruiz, em seu livro "Contribución sobre la Renta", publicada pela Editora Bosch, de Barcelona. Não se trata de um estudo sôbre a matéria. E' apenas uma coletânea de leis fiscais, acompanhada dos respectivos comentários acêrca das suas peculiaridades. O livro, nesse particular, se reveste de especial interêsse.

— Tem o título de "La Estrategia del Capital" a obra em que Enrique Prat la Riba estuda os fenômenos de conjuntura da economia européia. O autor aprecia demoradamente as questões ligadas à administração dos capitais dentro da estrutura econômica das emprêsas. O livro destina-se ao homem de negócios, ao qual são dados alguns conselhos sôbre como deve conduzir-se no mercado de capitais.

LIVROS FRANCESES

OBRA da maior atualidade é a que publicou recentemente o professor J. Levy-Jacquemin — "Grandeur et decadence du Plan Marshall". Segundo os críticos autorizados, trata-se de uma análise fria e imparcial do plano norte-americano, em seus principais aspectos econômicos e políticos, em face da situação mundial.

— Sôbre a nação líder da América, o escritor Vladimir Pozner, que há muitos anos vive em Paris, escreveu um livro de crítica social e política, ao qual deu o título, já de si expressivo, de "Les États-Desunis".

— "L'Économie Dirigée", de L. de Riedmaten, é um estudo de larga envergadura, em que os problemas do mundo moderno, relativos à sua organização econômica, são expostos e discutidos com grande segurança, à base de segura documentação.

— Um panorama da França contemporânea, com o intuito de uma perícia de sua crise, é o que contém o livro "Est-ce la Decadence de la France?", de André Magnillat. O objetivo do autor foi escrever um trabalho quanto possível realista.

— Uma obra póstuma: "Études Choisies", de Edgard Allix. Coletânea de artigos de jornal e breves ensaios sôbre temas de economia e de finanças, escritos num tom clássico.

— Três povos, três fisionomias diferentes, três livros significativos: "L'Évolution du Capitalisme Japonais", de F. Barret, "Les Allemands d'Aujourd'Hui", de Robert d'Harcourt, e "Portrait de la Suéde", de Henri Queffelec. Estudos vivos e objetivos, em que os problemas econômicos e sociais de cada país são apreciados com a devida atenção.

— A revista "Cahiers du Monde Nouveau" dedicou um número especial às atualidades francesas: "Bilan Français". E' um inventário precioso sôbre os recursos do país, tendo em vista a comparabilidade internacional.

LUIZ CAMPOS FILHOS & CIA.

Sucessores de LUIZ CAMPOS

Estabelecidos em 1887

COMISSÕES - AGENTES DE VAPORES - COMISSÁRIOS DE AVARIAS

Matriz: RIO DE JANEIRO
RUA VISCONDE DE INHAUMA, 51
Fones: 43-8016 — 43-8215
Telegr. CAMPOS
Caixa Postal, 45

Filial: SANTOS
Praça VISC. MAUA', 26 - 2.º - s/204
Fone: 5.233
Telegr. LUCAFICO
Santos — S. Paulo

E. F. LUIZ CAMPOS
CORRETOR DE NAVIOS
Fones: 43-8016 — 43-8215

CRÔNICA PARLAMENTAR

Municipalismo e Crédito Rural

O PROJETO de aumento de vencimentos dos servidores civis e militares foi afinal aprovado pela Câmara. Tudo indica que, ao entrar esta revista em circulação, êle esteja correndo os trâmites legais no Senado, onde terá de enfrentar a oposição do Senador Mário Ramos.

Pode-se dizer, portanto, que o funcionalismo civil e militar teve, enfim, a compensação que reclamava, o reforço indispensável aos seus magros orçamentos domésticos. Pensando bem, não há senão concluir pela justiça da medida. Não ignoramos que ela representa um grave ônus para a fazenda pública e não desconhecemos a propriedade de alguns argumentos contidos no voto em separado dos Deputados João Cleofas e Toledo Piza. Fôrça é convir, no entanto, que, em face da comprovada incapacidade do govêrno para deter o vertiginoso aumento do custo da vida e ainda de inúmeros outros aumentos que surgem dia a dia, não era possível abandonar os servidores do Estado à condição lamentável em que se encontravam.

O reajustamento dos vencimentos não deve ser considerado como a providência definitiva, com um poder taumatúrgico de resolver as dificuldades gerais das classes por êle beneficiadas. Nada disso. O aumento cria para o govêrno novas obrigações, além daquelas de natureza propriamente financeira. Cria a obrigação de completá-lo e reforçá-lo por um esfôrço mais sério e melhor coordenado, no sentido de prevenir a nova onda de exploração que de certo se desencandeará. Conter a ganância, que está solapando fundamente a economia das classes média e trabalhadora, seja por meios diretos de contrôle dos preços seja por uma política mais alerta de estímulo à produção, são complementos naturais e necessários, que o próprio bom senso está indicando.

Na posição em que chegamos não há de ser fácil levar a bom têrmo um programa dessa espécie. Não se desanime, todavia. Porque não é impossível evitar que as vantagens do aumento sejam logo anuladas.

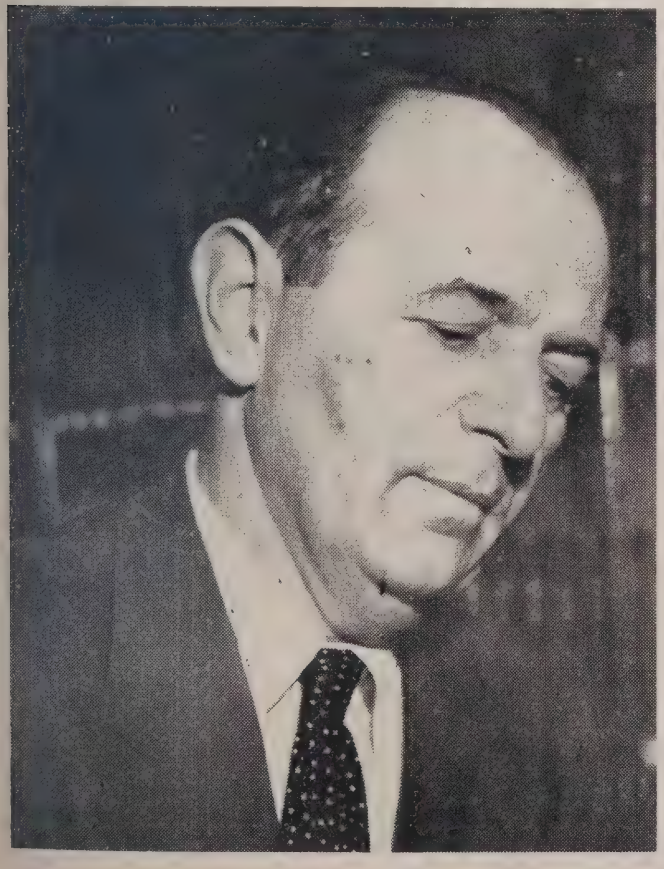
O EMPRÉSTIMO À LIGHT

Aprovado em regime de urgência, o projeto que concedeu autorização ao govêrno para garantir o empréstimo pleiteado pela Light no Banco Internacional teve as suas sequelas.

As cartas do General Juarez Távora, denunciando irregularidades nos contratos da emprêsa canadense, deram

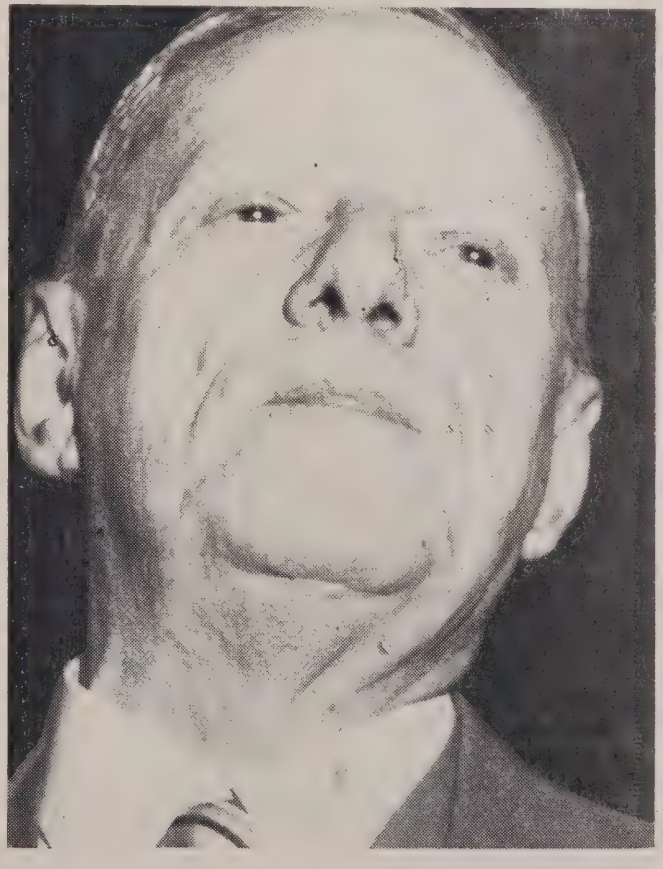
JOÃO CLEOFAS

O Itamarati não tem organização para discutir acordos econômicos. E' preciso provê-lo dêstes elementos.



MÁRIO RAMOS

Contra o aumento do funcionalismo, contra a garantia do empréstimo à Light, pela divisão dos terrenos do Guanabara.



lugar a que se nomeasse uma comissão parlamentar para apurar a procedência ou improcedência da denúncia.

No Senado, antes mesmo que o projeto lá chegasse, o Sr. Mário Ramos pronunciou dois discursos de decidida oposição. O representante carioca chegou a afirmar "o Brasil vai comparecer às praças dos Estados Unidos para realizar êsse negócio, colocando-se em posição que a sua soberania política e financeira não merece".

Acreditamos que há visível exagêro na assertiva do Senador Mário Ramos. Evidentemente a soberania política do Brasil não está em jôgo nessa transação nem corre risco o que o Sr. Mário Ramos chama de "soberania financeira". Afinal, demos o endôsso do nosso govêrno à operação de crédito, que vai beneficiar uma companhia há longos anos radicada no país, ao qual tem prestado serviços relevantes e que pretende com o produto do empréstimo aparelhar-se para melhor atender aos seus clientes. Depois a Light tem imenso patrimônio no Brasil e os nossos interêsses estão perfeitamente salvaguardados.

A crítica do Senador Mário Ramos ainda mais inadequada nos parece quando sabemos que aquêle representante apresentou um subtitutivo ao projeto, no qual pretende um empréstimo de 250 milhões de dólares e não apenas 90, dinheiro a ser cedido a outras companhias concessionárias de serviços públicos.

MUNICÍPIOS E IMPÔSTO DE RENDA

O Sr. Herbert Levy é um deputado que tem o gôsto pelo estudo dos problemas nacionais. A sua atuação na Câmara tem sido orientada pelo desejo de contribuir para o esclarecimento e a solução de tais problemas. Forrado de bons estudos de economia e sociologia, o representante paulista esforça-se no sentido de tratar as grandes questões brasileiras com objetividade.

Mostra-se agora o Sr. Herbert Levy preocupado com a situação dos municípios brasileiros do interior. Nobre e oportuna preocupação, não resta dúvida.

Com efeito o panorama que se desdobra aos olhos de quem queira ver é o do progressivo enfraquecimento das células municipais localizadas no "hinterland" brasileiro. O alarmante êxodo dos trabalhadores do campo, a queda constante da produção, contra a qual tanto se tem clamado, atestam amplamente êsse fato, que justamente desperta verdadeiro clamor de indignação e receio aos que sabem ver em profundidade as nossas realidades.

E' do deputado udenista um projeto de lei apresentado à Câmara, visando amparar os municípios do interior, mediante um impôsto adicional sôbre a renda de 15 por cento sôbre as tabelas em vigor nas diferentes cédulas. As importâncias arrecadadas por êsse meio serão aplicadas nos municípios do interior, consoante as determinações das assembléias legislativas estaduais, em medidas de assistência social e sanitária ao trabalhador e à economia rural, visando — diz o art. 3.º — o aumento da sua capacidade produtiva e melhoria das condições técnicas de produção, sempre que possível pela mecanização da lavoura, abertura de estradas, etc. Quanto ao Distrito Federal, a importância arrecadada dentro dos seus limites, deverá ser empregada no fomento das atividades agrícolas na sua zona rural. Medida acauteladora é a que está consignada nesse artigo que limita a 15 por cento das verbas a serem aplicadas a despesas com pessoal.

Produziu o Sr. Herbert Levy uma fundamentada justificativa da sua proposição, em que faz análise serena leal da situação brasileira. Na verdade, impõe-se o reparde que "o depauperamento das energias produtoras do co ração do país atingiu a um ponto perigoso" a reclama para que possa ser efetivamente corrigido, não providên cias descoordenadas, e sim uma política sistemática e ef ciente. E lembrou muito a propósito o absurdo da noss política fiscal — nisso contrária à dos países economica mente organizados — que quase nada concede ao munic pio, precisamente a base econômica da nação.

Nas condições em que nos encontramos, o projeto d Deputado Herbert Levy é dos que merecem a melhor aten ção do Legislativo. As suas finalidades são de real alcan ce prático.

Desejamos, contudo, fazer uma restrição na parte qu diz respeito ao processo de obter os fundos necessários concretização do amparo às atividades rurais. O projet fala em um impôsto adicional de 15 por cento a incidir n impôsto de renda. Já pensou o Sr. Herbert Levy na injus tiça que essa medida representa, se fôr assim tomada indis criminadamente. Com as leis e regulamentos vigentes impôsto de renda no Brasil chega ao absurdo de grava ordenados de 2 mil cruzeiros mensais. Na sua forma atua o projeto impõe aos pequenos contribuintes um ônus injus to. Que se grave o impôsto de renda, mas que se faça um distinção, no sentido de excluir os pequenos contribuinte

SEGURO AGRÁRIO E CRÉDITO AGRÍCOLA

Um projeto de lei apresentado ao Senado pelo S Atílio Vivacqua e um discurso proferido na Câmara alt pelo Sr. José Carlos Pereira Pinto deram projeção a pro blemas da maior relevância para a vida econômica d Brasil.

O projeto do Senador Vivacqua institui o seguro agrá rio e antes de quaisquer considerações desejamos chama a atenção dos estudiosos e especialistas em assuntos eco nômicos para a justificação elaborada por aquêle parla mentar, que é um trabalho sólido, que deve ser seriament meditado tanto pelo Legislativo como pelos técnicos, qu poderão contribuir com os seus conhecimentos para um me lhor e mais amplo esclarecimento do problema nêle venti lado. Pela sua relevância, o projeto transborda dos limite de uma simples crônica, que não pretende senão fixá-lo em suas linhas gerais.

Está o projeto estruturado em vinte e um artigos. Rez o primeiro que o seguro agrário se destina à preservaçã das colheitas e rebanhos contra a eventualidade dos risco que lhes são peculiares; no terceiro, incumbe o Institut de Resseguros do Brasil de promover os estudos, levanta mentos e planejamentos necessários para a instituição dess modalidade de seguro em todo o território nacional. Os de mais artigos especificam as condições em que serão feita as operações, cria o Fundo do Seguro Agrário, mediant contribuições da União, dos Estados e dos Municípios, di tando ainda outras normas.

E' indubitável que estamos diante de uma iniciativa da mais alta valia. Como bem acentua o autor do projeto, a instituição do seguro agrário vai muito além do simples ressarcimento do dano causado pelas pragas, epizotias e fenômenos meteorológicos, surgindo como elemento básico para a organização e generalização do crédito agrícola, que é um dever do Estado estabelecido na Constituição.

No seu excelente trabalho de justificação do projeto, o Senador Atílio Vivacqua alinha dados impressionantes relativos aos prejuízos sofridos pela agricultura brasileira, mencionando também a experiência de outros países — como a França e a Itália — que têm aplicado com o maior êxito o seguro agrário. Os resultados de um inquérito parlamentar realizado na Argentina e ao qual o Senador Vivacqua faz referência, concluiu por afirmar que o seguro agrário deve ser considerado de interêsse do Estado, pois que afeta a tôdas as classes e não somente aos agricultores. Daí a necessidade de intervir o Estado no seguro agrário, ajudando a iniciativa particular, na sua qualidade de intérprete de interêsses sociais respeitáveis.

No momento em que se afirma como uma necessidade imperativa a revalorização das fainas rurais, o projeto de que nos ocupamos assume uma importância vital, que é fácil de compreender. O Senador Vivacqua tem razão ao asseverar que o seguro agrário garantia o estímulo ao trabalho e à produção, como salvaguarda que será do patrimônio agrícola do país. E se de um lado poderá ser o fundamento real de uma política de garantia de preços de produtos de subsistência e matérias primas vegetais e animais, de outro agirá no plano psicológico como fator de tranquilidade do lavrador, sendo portanto um elemento de estabilidade da família e de fixação do homem à terra. Cremos que não são precisos outros argumentos para apontar o projeto do Senador Atílio Vivacqua como uma das mais interessante contribuições ultimamente apresentadas ao Congresso.

Do problema do crédito agrícola tratou também no Senado o Sr. José Carlos Pereira Pinto, usineiro e agricultor no Estado do Rio, pessoa autorizada pela sua própria experiência e seus estudos a conhecer em detalhe o tema que abordou.

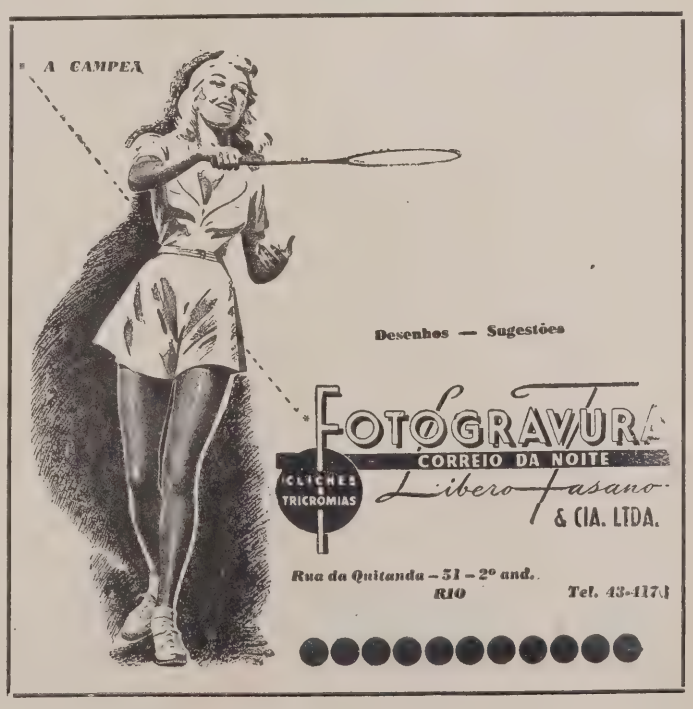
De tão esmiuçada essa questão, tornou-se difícil, senão impossível, dizer sôbre ela novidades. Mas é sempre oportuno debatê-la, de vez que vive permanentemente nas cogitações de todos. Isso porque o problema não se resolve da maneira por que seria mais indicada e os paliativos que surgem de quando em quando pouco ou quase nada significam.

Em contato com os agricultores do seu Estado, pôde o Senador Pereira Pinto sentir ao vivo a gravidade do problema; o seu depoimento perante o Senado reveste-se, assim, de gravidade e importância que não devem ser desconhecidas. Mostrou o senador fluminense que o homem do campo vive esmagado sôb o pêso dos juros altos, do custo elevado do dinheiro. Por outro lado os prazos são exíguos, fora de qualquer medida com o tempo necessário ao completo desenvolvimento das lavouras. E' expressivo o caso do financiamento de entre-safra, onerado pelas despesas de avaliação e feito numa base de 50 a 70 por cento, não trazendo vantagens reais para o produtor.

A crítica do Sr. Pereira Pinto não excluiu o próprio Banco do Brasil, que, como os grandes estabelecimentos de crédito, também opera a juros de 8 a 10 por cento. A propósito do tema que examinou, o Senador José Carlos Pereira Pinto teve ensejo de lembrar a assistência financeira que o Instituto do Açúcar e do Álcool presta às classes a êle vinculadas. A autarquia açucareira financia as cooperativas de plantadores de cana a juros de 2 por cento, o que constitui sem dúvida um dos aspectos mais positivos da ação eficiente que vem desenvolvendo no amparo à tradicional indústria do açúcar.

O Senador Pereira Pinto concluiu as suas considerações sôbre o problema do crédito agrícola, afirmando que a questão dos juros e dos prazos devia ficar ao arbítrio dos bancos, obedecendo ao fator da concorrência, mas afirmou a conveniência da ação do Estado nesse setor, pôsto que nêle se encontram os maiores interêsses da economia nacional.

Embora não seja assunto de natureza econômica, não queremos encerrar esta crônica sem aludir ao projeto que manda abrir crédito para a publicação de uma série de obras organizadas pelo escritor Múcio Leão. Entre outras, citaremos o Dicionário Bio-Bibliográfico Brasileiro, e inéditos do eminente "scholar" que foi João Ribeiro. Na Comissão de Educação e Cultura, o projeto recebeu parecer favorável do Sr. José Maciel. Por se tratar de uma iniciativa de valor cultural indiscutível, é de esperar que receba também os sufrágios do plenário.



— Chegou o "São" Vapor!

Meses a fio, nenhuma mensagem, nenhum sinal de vida, nenhum elemento de ligação quebra a terrivel solidão dos brasileiros destemerosos que vivem no emaranhado sem-fim dos igarapés amazônicos. E a solidão é tão desesperante que os leva a divinizar as barcaças e os minúsculos "gaiolas" que, de quando em quando, se aventuram à navegação cheia de inesperados, da bacia amazônica.

Por isto, quando surge à vista o navio aventureiro, ecôa pelos atalhos da floresta a saudação mística: — *Chegôou* o "São" Vapor!

É que esse "São" Vapor — impulsionado e lubrificado com produtos petrolíferos — lhes leva lembranças e utilidades: cartas de longinquos parentes, víveres, medicamentos, munição e o famoso querosene Jacaré. A Standard Oil saúda os marujos dessas embarcações divinizadas e os homens heroicos a quem vão dar conforto e auxilio.

Esso

Na Amazonia, ou onde mais que for Brasil — para as máquinas de seu trabalho ou para o seu carro, caminhão ou ônibus, o roteiro certo, em combustiveis e lubrificantes, é o Oval Esso.

★

Trabalhando com Esso, Brasil afora.

★ STANDARD OIL COMPANY OF BRAZIL ★

Plano Anual e Orçamento

ALEGA-SE comumente que os orçamentos públicos não recebem no Brasil, do povo e da imprensa, a atenção que merecem como instrumentos de política econômica do poder público. Alega-se que mesmo os especialistas não dão aos orçamentos da União, dos Estados e dos Municípios a necessária atenção, traduzida em crítica e em sugestões. Cumpre, porém, salientar que o processo de apresentação de nossos orçamentos não permite a compreensão de seu conteúdo. Os orçamentos não são criticados como merecem por certos motivos decorrentes da estrutura política brasileira mas, além disso, porque, como são elaborados, não traduzem um programa de trabalho. Não existe financista, economista ou técnico de serviço público capaz de explicar o conteúdo do orçamento parcial de uma repartição — federal, estadual ou municipal — pelas especificações e quantias constantes da lei e dos anexos do orçamento geral. Os objetivos que as repartições devem cumprir, pela execução dos serviços e das obras assim dotados, não constam do orçamento. Já se disse, e com acêrto, que os orçamentos assim elaborados e publicados não passam de simples listas de ordens de pagamento dadas pelos poderes legislativos, contra o Tesouro, a favor das repartições. Essas ordens de pagamento não são o que na rotina do serviço bancário se chamam ordens livres. As dotações em regra são pagas a título de salários, de compra de material, de serviços prestados, etc., à maneira das ordens bancárias de pagamento contra documento ou de créditos para saques de aplicação condicionada. Mas daí para a compreensão dos programas de trabalho das repartições e dos objetivos econômico-sociais a serem atingidos por êsses programas, há uma grande distância. Assim como a ordem dada a um banco para pagar a uma firma comercial certa quantia contra a entrega de documentos de embarque de uma partida de algodão, não explica o que vai ser feito com êsse algodão, também o orçamento não explica o que uma repartição vai realizar com as dotações para pagamento de material e pessoal. E como o orçamento não o explica nem existe outro documento esclarecedor, o povo, a imprensa e os especialistas não podem adivinhar.

E' evidente que essa não é a única deficiência dos orçamentos públicos brasileiros. Êles sofrem os reflexos de nossa estrutura econômica quanto aos pagamentos que autorizam e aos serviços e obras que tais pagamentos devem custear. Mas nada impede que, enquanto vítimas dessa estrutura, procuremos traduzi-la em têrmos mais claros. Quem às vêzes falseia a realidade ambiente são certos pintores; os fotógrafos só podem concorrer para a falsificação quando a cena, preparada a propósito, é falsa por natureza.

Alguns orçamentos estrangeiros suprem essa deficiência em certos sentidos mas se levarmos em conta apenas os países industrializados — isto é, os países ricos — devemos considerar que nesses países existem outros meios para a compreensão mais satisfatória das atividades do poder público. Admitindo que tais meios não sejam plenamente satisfatórios, o progresso que realizarmos em relação a êsses países não será o primeiro. No próprio campo da técnica orçamentária, o padrão de orçamento e balanço, adotado pelos nossos Estados e Municípios há oito anos, é uma realização brasileira que muitos países industrializados bem fariam em copiar.

I — QUATRO GRUPOS DE DESPESA

Pondo de lado a distribuição das dotações por verbas, serviços e repartições, vigentes no Brasil e na maioria dos países estrangeiros, pode-se considerar o orçamento ordinário da despesa distribuído, sem rigor técnico, em quatro grupos de dotações, segundo os objetivos visados pelo Poder Público: o dos serviços econômicos e sociais realizados pelas repartições, o das obras públicas, o chamado "serviço da dívida" e o grupo mais heterogêneo de subvenções, contribuições e assistência social. Os serviços econômico-sociais seriam todos os prestados pelo Estado através dos trabalhos de rotina de suas repartições — os trabalhos de balcão e guichê, a contabilidade, a arrecadação, as informações, os serviços diários dos hospitais escolas, bibliotecas, laboratórios, pesquisas sociais e físicas, postos e centros regionais, constituindo cêrca de dois terços do trabalho dos ministérios civis. Êsse é o maior grupo mas o que menos aparece materialmente e o menos compreendido pelo público. Ocupa numeroso pessoal cujas tarefas se distribuem por centenas de repartições, objetivos e atividades centrais e auxiliares. O segundo grupo — o das obras públicas — embora o orçamento também não o traduza em seus detalhes, é mais compreensível para o leitor das especificações orçamentárias. Mesmo assim, quem lê os números representativos das despesas autorizadas para a construção de ferrovias, rodovias, açudes, etc., não consegue apreciar satisfatoriamente o que o govêrno federal ou estadual vai construir em quilômetros de estradas ou em capacidade de metros cúbicos de água dos açudes. Se o leitor é engenheiro, informado sôbre o custo da construção por quilômetro e do metro cúbico de terra deslocada, fica com uma idéia geral do volume das construções a que o orçamento atribui tantos milhões de cruzeiros no exercício em questão. Mas o próprio engenheiro, assim informado, terá outras perguntas que o orçamento não lhe responde. Quererá conhecer, por exemplo, as linhas gerais do traçado da ferrovia ou da rodovia, o revestimento; a bitola, o volume de obras de arte, etc. E qualquer leitor mais interessado deseja, no mínimo, conhecer as necessidades da região servida pela estrada ou pelo açude. O economista, o educador, o sanitarista, os homens das ciências sociais e o político o que querem saber é, em resumo, a "mudança" econômico-social que o

Poder Público procura provocar pela realização da obra ou, em têrmos de técnica orçamentária, conhecer os "objetivos" que a despesa deve realizar. Para isso os dados técnicos, com tôdas as plantas, desenhos e cálculos possíveis, não bastam. São insuficientes porque, no caso da ferrovia, não dizem se ela vai carrear uma produção existente, se vai provocar uma produção em potência, cobrir trechos de rios não navegáveis, etc.

Essas considerações sôbre os objetivos procurados me parecem de maior oportunidade porque, na prática, elas se aplicam à grande maioria das despesas, uma vez considerada cada repartição como possuindo uma tarefa específica a realizar, um serviço a oferecer ao público ou, no caso dos órgãos auxiliares, a oferecer a outras repartições.

O terceiro grupo — o da dívida pública — é talvez o único que, de um modo geral, pode ser excetuado dessa regra. Compreendendo autorizações para pagamento de resgate e juros de títulos e outros compromissos, evidentemente o chamado "serviço da dívida" não significa a realização de qualquer serviço econômico-social durante o exercício em causa. Os serviços ou obras realizados com os capitais coletados em operações de crédito já constaram de orçamentos de exercícios anteriores, já foram realizados e incluídos nos balanços e na estatística dêsses exercícios. Do ponto de vista dos objetivos procurados por meio das despesas do orçamento em observação, o serviço da dívida representa despesa morta e sem qualquer expressão. No quarto e último grupo — o das subvenções, contribuições e assistência em dinheiro — tal consideração já não teria cabimento. Trata-se de despesas destinadas a que outras instituições prestem serviço à coletividade. No caso das prestações pessoais diretas — aposentadorias, pensões, etc. — o que caracteriza o grupo é, sobretudo, que o beneficiário não recebe serviço mas dinheiro para uso livre ou condicionado. Algumas destas considerações, embora constantes dos tratados de finança pública, são repetidas aqui para maior facilidade no desenvolvimento do comentário.

II — PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS E PRESTAÇÕES EM DINHEIRO

Serviços Diretos — Como acentuamos, o grupo dos serviços prestados pelas repartições compreende os trabalhos de contabilidade, estatística, arrecadação, os hospitais, as escolas, as bibliotecas, as pesquisas e outros serviços de rotina prestados, geralmente, em caráter permanente. Segundo o padrão vigente nos Estados e Municípios, êsses serviços são custeados por meio de dotações distribuídas pelas verbas "pessoal", "material" e "despesas diversas", enquanto na União, as dotações serão as de "material", "pessoal" e "Serviços e Encargos". E' óbvio que o funcionamento normal de uma biblioteca não exige nem obras nem dívida pública. A biblioteca, desde que instalada, vive com dotações de material e pessoal e só eventualmente com dotações classificadas na verba de "Serviços e Encargos" (federal) ou "Despesas Diversas" (estadual e municipal).

Vamos transcrever o orçamento parcial de um serviço típico, para facilitar o comentário do tema. Será o do Departamento do Comércio, do Estado de Minas, subordinado à respectiva Secretaria de Agricultura, Indústria, Comércio e Trabalho. Eis em resumo as dotações autorizadas no orçamento do Estado relativo ao ano corrente, para o Departamento de Comércio:

	CR$
Pessoal Efetivo (com a lista dos cargos e carreiras e os respectivos vencimentos anuais)	674.640,00
Diárias e ajudas de custa (para funcionários quando em viagem)	50.000,00
Pessoal Contratado (para pagamento ao pessoal extranumerário do Departamento	839.762,00
Salários (para pagamento ao pessoal operário dos estabelecimentos)	36.000,00
Condução (despesas de condução de funcionários em serviço)	20.000,00
Custeio do Serviço de Fomento — Indústria e Comércio (para diversas despesas de fomento do departamento)	1 815.000,00
Fôrça, Luz e Água (água para o departamento, entrepostos "Belo Horizonte" e intendência)	100.000,00
Eventuais (para conservação e limpesa da Intendência e Sede do Departamento)	60.000,00
Idem (para despesas de pronto pagamento das circunscrições agropecuárias)	100.000,00
TOTAL	**3.695.402,00**

Observa-se por êsse quadro, extraído quase letra por letra, do orçamento de 1948 do Estado de Minas, que o Departamento do Comércio, de sua Secretaria de Agricultura, tem para êste ano um orçamento de Cr$ ..... 3.695.402,00, quantia essa que, salvo créditos adicionais transferidos dos exercícios anteriores e novos créditos abertos durante o exercício, será a que o Departamento poderá despender neste ano. Sabe-se, assim, que as atribuições regimentais ou legais dêsse Departamento devem ser atendidas com o dispêndio daquela quantia e segundo o parcelamento constante das especificações mencionadas. O que não se conhece — porque o orçamento do órgão não menciona — é o programa de trabalho que o Departamento vai executar no cumprimento de suas funções. Sabe-se quanto o Estado de Minas pode despender com o referido departamento em despesas de vencimentos, salários, condução, água, etc., mas o que o Estado ou, mais precisamente, seu departamento, vai realizar com êsses gastos... o orçamento não diz. Quem quiser conhecer as funções do Departamento pode encontrá-las no respectivo regulamento mas o Departamento dispõe do necessário arbítrio para não executar, uma por uma, tôdas as suas funções e também pode executar, para cada função, o programa de trabalho que melhor pareça aos seus dirigentes, com a aprovação do secretário da Agricultura ou do Governador.

Subvenções e Assistência — O grupo que, à falta de designação mais própria, chamei das subvenções e da assistência é o terceiro em complexidade. O mais homogêneo é o das dívidas, seguindo-se a êste em matéria de variedade o das obras públicas. O das subvenções e assistência concorre com o dos serviços diretos e ordinários das repartições na amplitude dos fatos sociais em que interfere ou que visa condicionar. A maioria de suas dotações acha-se classificada, no orçamento federal, através da rubrica de "Serviços e Encargos" e, nos orçamentos estaduais e municipais, através das "Despesas Diversas", duas designações tipicamente residuais, próprias para conter as sobras de classificação.

O orçamento federal, embora obedeça ao padrão legal vigente nos Estados e Municípios, presta-se mais para exemplos das subvenções. Vou transcrever do orçamento da União, relativo ao ano corrente, algumas

"subvenções, contribuições e auxílios" de vários ministérios numa tentativa de caracterizar êsse grupo de despesas:

	CR$
— Divisão de Defesa Sanitária Animal (Min. Agric.)	
— Aos criadores para construção de banheiros carrapaticidas ou carnífugos	300.000,00
— Divisão de Orçamento (Min. Ed. Saúde)	
— Subvenção ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro	200.000,00
(Seguem várias subvenções no total de 173 milhões de cruzeiros).	
— Secretaria de Estado (Min. R. Exts.)	
— Auxílio à Câmara de Comércio Uruguaio-Brasileira	54.000,00
— Comissão de Marinha Mercante (Min. Viação)	
— Para uma linha de navegação, de Manaus a Maués, servindo os municípios de Itacoatiara, Urucurituba, Urucará, Barreirinhos, Itapiranga e Parintins	250.000,00

O total das dotações classificadas na sub-consignação "Auxílios, contribuições e subvenções" do orçamento federal ascende à quantia de um bilião e 46 milhões de cruzeiros. Uma boa parte dessa vultosa quantia se destina a pagamentos a órgãos do próprio govêrno e, portanto, deve ser estudada no grupo dos serviços ordinários das repartições. Quanto às subvenções propriamente ditas, concedidas a particulares, a distribuição é muito esparsa. O maior número delas, no setor federal, está entre as concedidas por intermédio do Conselho Nacional de Serviço Social, dispersas por beneficiários, cuja lista enche 13 páginas do "Diário Oficial", no total de quarenta milhões de cruzeiros.

A outra parte dêsse grupo, constante de prestações individuais de assistência social, acha-se nas consignações de inativos e pensionistas. No orçamento federal, relativo ao ano corrente de 1948, essas consignações aparecem com os totais de 570 e 219 milhões de cruzeiros, respectivamente. E' o que a União deve estar pagando êste ano aos seus aposentados e pensionistas de todos os ministérios. E' claro que tanto essas mensalidades como as subvenções e auxílios, incluídos neste grupo, são prestações em dinheiro a pessoas físicas e entidades particulares. Não correspondem a serviços econômicos e sociais oferecidos à coletividade imediatamente pelas repartições nem a serviços futuros por meio de obras públicas. Como, pois, avaliar essa parte do orçamento? Os serviços ordinários das repartições, em maioria de caráter cotivo, medem-se pelos resultados visados: menos malária, maior frequência escolar, jazidas prospectadas, estatísticas distribuídas, ruas iluminadas, etc. As dotações para um serviço prestado individualmente, como o das bibliotecas, devem ter, entre outros, o objetivo de elevar o número de consulentes e leitores. Só no grupo de subvenções e assistência encontramos pagamentos gratuitos em dinheiro. Aqui o órgão da elaboração orçamentária, para mostrar ao público os "objetivos" das dotações, tem de apelar, inclusive, para os especialistas da sociologia aplicada, conhecedores dos métodos de mensuração dos fatos sociais. Sem essa indispensável colaboração pouco se poderia fazer. No máximo, quanto às aposentadorias, se poderia chegar à verificação do poder aquisitivo das mensalidades pagas aos aposentados e pensionistas. Admitindo que o padrão de vida dêsses beneficiários seja todo êle coberto pelas mensalidades que percebem, a medida do "serviço" assim prestado pelo Poder Público estaria no volume de mercadorias e serviços econômico-sociais que possam adquirir com essas mensalidades. Quanto às subvenções e auxílios concedidos a instituições beneficentes e culturais, às associações profissionais e de atividades correlatas, a assistência assim oferecida poderia ser medida em primeiro lugar pelo poder aquisitivo das quantias entregues e, suplementarmente, pela avaliação dos próprios serviços prestados por essas instituições. Isto para uma avaliação propriamente dita. Para a apresentação nos programas anuais de trabalho, seria necessário mencionar os serviços que as instituições beneficiárias vão ampliar por meio das subvenções percebidas, quando fôr o caso. O mínimo que o plano de trabalho deveria mencionar nesses casos como "objetivos" visados pelas subvenções seria o aumento do número de pessoas a socorrer, de matrículas gratuitas a conceder, de gêneros a distribuir, etc., por intermédio de cada uma das instituições.

III — OBRAS E DÍVIDA

Obras Públicas — Neste setor o orçamento federal é mais claro que os estaduais e obedece a processo de elaboração mais satisfatório. No orçamento da União a regra é a menção de cada obra (trecho de ferrovia, rodovia, etc., ou grupo de obras) com a dotação que lhe é atribuída enquanto, nos Estados e Municípios, a inscrição por unidade de construção é rara. O comum nos Estados e Municípios é a verba global para as obras ou construções, ficando ao Poder Executivo todo o arbítrio no planejamento e na execução. Vejamos um exemplo, também extraído do orçamento de 1948 do Estado de Minas, cuja elaboração é sabidamente das bem cuidadas. Serão dados extraídos do orçamento parcial do Departamento de Obras Públicas, subordinado à Secretaria de Viação. Lá se encontram à página 511 e seguintes as dotações de pessoal, de condução, de diárias, etc., mas, para a finalidade de nosso comentário, bastará citar as dotações relativas às obras. São as seguintes:

— Material para construção de Obras Públicas Diversas.	
— Para construção, melhoramento e adaptações de próprios não incluídos em verbas especiais, inclusive aquisições necessárias	1.000.000,00
— Material para construção de edifícios públicos	
— Para reconstrução, conservação, reparos gerais de próprios estaduais, não incluídos em verbas especiais — pronto pagamento	2.280.000,00
— Para as oficinas da Circunscrição de Obras Públicas — pronto pagamento	200.000,00
— Material para Construção de Pontes	
— Para construção e reconstrução de pontes isoladas	15.000.000,00
— Material para Construção de Edifícios Públicos	
— Para construção, melhoramento, adaptaões, para cadeias, foruns, quarteis, delegacias de polícia e inspetoria de trânsito, inclusive aquisição de próprios necessários	5.000.000,00
— Para construção de abrigos de menores	2.000.000,00
— Para construção, melhoramentos, etc., de edifícios escolares, inclusive aquisição de próprios necessários	15.000.000,00
— Material para construção de obras diversas, para uso de divisões do Departamento Estadual de Saúde	6.500.000,00
TOTAL	46.980.000,00

Essas não são as únicas dotações destinadas pelo orçamento do Estado de Minas a obras públicas mas aí está um razoável grupo de despesas relativas a tais obras. Evidentemente todos os órgãos administrativos precisam de programas anuais de trabalho, ou de programas eventuais para serviços de curta duração, mas só um pequeno número de diretores de departamento elaboram e cumprem programas organizados em sistema. O que é comum no setor das obras é a elaboração prévia dos projetos técnicos e a aprovação dêstes pela autoridade competente. A execução da obra supõe planejamento prévio, plantas, cálculos diversos e o orçamento próprio, tanto físico como financeiro, elementos êsses que devem receber a aprovação da autoridade competente. Mas projeto técnico é uma coisa e plano anual é outra. Nesse ponto — talvez o capital no que toca às considerações dêste artigo — a execução das obras públicas oferece uma falha essencial idêntica à observada na execução dos serviços ordinários das repartições. E' que uma e outra, a execução de obras e a de serviços, não são obrigatoriamente precedidos de programas anuais, isto é, de um esquema cuja realização seja obrigatória no decurso do exercício de que se trate. Êsse caráter obrigatório, a que me refiro como indispensável, certamente envolve uma obrigação relativa, sujeita às contingências naturais e a motivos de fôrça maior. Admite-se que o esquema não seja cumprido a rigor. O que não se admite é a ausência do esquema, isto é, do programa anual de obras, aprovado por quem de direito, publicado como compromisso público e para receber o contrôle crítico da imprensa, das associações, dos partidos políticos e do povo, de um modo geral.

Não conheço um programa dessa natureza, publicado pelo govêrno mineiro com base no grupo de dotações acima transcritas do orçamento do Estado, relativo ao ano corrente. Dado o caráter excepcional observado em tais práticas no Brasil, acredito que êle não exista. E se assim fôr, o govêrno mineiro poderá construir as escolas que quiser e os edifícios e pontes que quiser com as dotações citadas no quadro acima resumido. Nesse seu arbítrio só terá um limite que é o das especificações e quantias respectivas constantes das dotações mencionadas, porque foram aprovadas pela Assembléia Legislativa. Mesmo assim, o govêrno mineiro, como qualquer outro em idênticas condições, não é obrigado a utilizar as dotações por inteiro durante o ano. Se utilizá-las só poderá fazê-lo de acôrdo com as emendas das dotações — para edifícios, para pontes, etc. — mas, se a arrecadação estadual cair, se o preço do material elevar-se ou ocorrer outro motivo determinante da escassez de recursos financeiros, o govêrno poderá, de "motu-próprio", selecionar certas obras e executá-las, deixando as demais para futuras dotações em exercícios futuros.

Não é, entretanto, êsse arbítrio administrativo, sem dúvida indispensável em certa dose, o que no momento nos ocupa. Em outro comentário publicado nesta revista já tive oportunidade de aludir à necessidade de aprovação, pelo Poder Legislativo, das linhas gerais dos planos de obras públicas. Com as presentes considerações o que desejo é trazer alguns argumentos a favor dos programas anuais de obras, aprovados ou não pelos poderes legislativos. A aprovação pelo legislativo, segundo o caso, estadual, municipal ou federal, visa outros objetivos, um dos quais é a da centralização da política econômica nas mãos das Câmaras.

Serviço da Dívida — A apresentação compreensível das dotações destinadas ao serviço da dívida não oferece dificuldade. Bastaria que os orçamentos mencionassem de modo mais discriminado o esquema dos pagamentos de juros e amortização da dívida fundada e das parcelas da dívida flutuante resgatáveis em cada exercício. O uso exagerado de dotações globais faz da rubrica "Dívida Pública" tanto no orçamento federal, como nos estaduais e municipais, um mero resumo contábil, integrado por grandes quantias cuja distribuição em parcelas, com as especificações próprias, muito concorreria para a clareza do orçamento.

Além dessa discriminação, só se pode apelar para a necessidade de franqueza na exibição dos números representativos do serviço da dívida interna. A franqueza a que aludo, não caberia, de modo algum, nos quadros orçamentários e só teria cabimento nos períodos de inflação. Refiro-me à vantagem que o Poder Público vem auferindo, sobretudo nos últimos anos com o pagamento em cruzeiros desvalorizados de quantias que recebeu em cruzeiros de maior valor aquisitivo. O fenômeno é comum a todos os períodos de alta de preços. Na realidade as apólices e obrigações internas lançadas há dez ou vinte anos atrás valem hoje cêrca de um têrço do que valiam na data em que o Poder Público as vendeu. A União, os Estados e os Municípios estão efetivamente ganhando a diferença entre o poder aquisitivo da data da colocação dos títulos e o poder aquisitivo da data em que está fazendo as amortizações. Êsse lucro do Estado e sua recíproca — que é o prejuízo causado aos portadores dos títulos — deveria ser calculado e confessado. Se essa confissão criaria, ou não, a favor dos portadores, o direito de acionar o govêrno emitente pelas perdas sofridas temos outra questão, cujo desfecho dependeria dos têrmos em que fôsse feita a confissão bem como do grau de responsabilidade que o Poder Judiciário atribuísse ao Govêrno Federal pela eclosão da onda inflacionária.

Seria necessário considerar que uma grande massa de títulos públicos mudou de proprietário durante a inflação e que a possibilidade de ressarcimento dos prejuízos levaria o mercado dêsses títulos a registrar altas consideráveis. De qualquer modo a inflação provocou e continua a provocar prejuízos reais que, indenizados ou não, deveriam ser confessados. Fora disso o caráter de serviço anterior que o "serviço" da dívida representa não é avaliável em têrmos de programa anual de trabalho e dos objetivos visados por êsse plano.

IV — O POSSÍVEL E O RAZOÁVEL

Nem o leitor comum nem os congressistas nem mesmo os servidores do Estado podem compreender os orçamentos da despesa através das tabelas e especificações que atualmente os integram. O funcionário de um serviço de obras, do Estado ou da União, não consegue, por meio dessas tabelas, apreender o significado das dotações concedidas para as demais repartições. Êsse funcionário tem idéia do que vai ser realizado com o material, o pessoal e as despesas diversas consignadas à sua repartição mas o que, em seu próprio ministério ou secretaria, o órgão de pesquisas geológicas ou de fomento à produção vai realizar, isto êle não consegue descobrir nem avaliar através do orçamento.

Essa "desinformação" técnica também pode ser observada nos pareceres e estudos elaborados no Congresso e nas Câmaras legislativas estaduais sôbre o orçamento. Êsses pareceres às vêzes são extensos e alguns de seus elaboradores exibem conhecimento satisfatório do assunto mas ainda não se viu um só relator dar uma idéia precisa das verdadeiras realizações do órgão relatado. Cada ministério ou secretaria estadual distribui seu programa anual de trabalho por um grupo de divisões e seções cujo número varia aproximadamente, entre dez e cem. O orçamento federal é distribuído por cêrca de mil repartições enquanto os Estados e os Municípios distribuem suas dotações orçamnetárias por dezenas e centenas de repartições. Mesmo no menor dos municípios cuja prefeitura praticamente funcione como uma só unidade administrativa indivisa, o orçamento, com suas tabelas e especificações, não permite ao leitor de outro município um conhecimento satisfatório do programa anual de trabalhos locais.

A alegação de que os orçamentos já significam a avaliação em moeda corrente dos programas ou planos do Estado não responde à questão ou só responde quando tais programas existem e são publicados com especificações satisfatórias. Por outro lado, sabe-se que a avaliação dos fatos sociais é precária e que, em um orçamento público, quase tudo é fato social verificado, a provocar ou condicionar. Essa objeção perde consistência em face do progresso da estatística e da própria técnica do serviço público. Em países estrangeiros já se chega a medir os resultados de certos serviços públicos. Refiro-me ao chamado "contrôle dos resultados", feito já então sem orçamento e sem avaliação monetária mas simplesmente sob o ponto de vista dos resultados sociais da execução do serviço.

Quando se reclama um programa anual de trabalho capaz de explicar o orçamento ou se pede a menção dos objetivos procurados pelo Estado através da atividade normal das repartições, não se conta com avaliações contábeis nem com especificações precisas dos resultados da execução dos serviços. Quer-se o possível e o razoável, em parte já conhecido pelas repartições que elaboram programas racionais de trabalho. São êsses mesmos programas que, eventualmente, os chefes de serviço, em entrevistas à imprensa, mostram aos repórteres e às vêzes vêm a público. O que se quer é a prática dos programas anuais generalizada a tôdas as repartições da União, dos Estados e dos Municípios e em seguida sua publicação. Se a publicação dêsse programa geral deve ser realizada em conjunto com a do orçamento ou em separado, isto não vem ao caso. E' imprescindível que ao lado do programa de cada repartição venha mencionado seu preço em moeda corrente ou seja o orçamento da repartição. Mas os orçamentos gerais podem manter seu caráter tradicional de "aglomerado de ordens de pagamento" enquanto outra publicação contenha de um lado o programa, de outro o orçamento parcial de cada repartição.

Os volumes elaborados nos dois últimos anos pela divisão de Orçamento do DASP como anexos à proposta orçamentária remetida ao Congresso constituem uma iniciativa feliz que, ampliada e aplicada ao próprio orçamento, pode chegar ao verdadeiro plano geral de trabalho. Êsses volumes já mencionam as funções das unidades administrativas, com várias referências aos programas respectivos e, em casos mais restritos, aos "objetivos". A distinção entre programa e objetivo nem sempre pode ser feita. Em alguns serviços é sutil e imponderável, não se dando o mesmo com a distinção entre programa e meios de execução. Segundo a opinião de especialistas, a ordem lógica dêsses três elementos é: 1.º) o objetivo, 2.º) o programa de trabalho e 3.º) os meios de execução. Obedecendo a essa ordem, o esquema surge sem dificuldades insuperáveis.

Êste número foi Microfilmado
pela
Companhia Auxiliar de Serviços de Administração
Av. Almirante Barroso, 91 - 4.º andar - Tel: 42-9777
DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM
O OBSERVADOR está habilitado à reprodução em microfilme positivo, de quaisquer dos artigos contidos no mesmo, bastando para isso que os interessados se dirijam à Administração da Revista:
Avenida Graça Aranha, 182 - 8.º andar - Tel: 42-5519

PRODUTO DA
GENERAL MOTORS

Carrega mais, com menos gastos!

A estrutura maciça e super-reforçada do Caminhão CHEVROLET, seu poderoso motor de válvulas na tampa que assegura maior fôrça de torção e grande economia, permitem-lhe desincumbir-se das mais pesadas tarefas durante muito mais tempo e sempre com grande rendimento. Líder dos aperfeiçoamentos mecânicos, Chevrolet é o caminhão que mais se vende - no Brasil e em todo o mundo!

Chevrolet

Para vendas e serviço procure os concessionários autorizados da **GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.**

BARUCH

O mundo conheceu êste nome através os mais sérios estudos dos problemas sociais.

Verdades Sôbre U. S. A.

Bernard M. Baruch

PROCEDIMENTO NA GUERRA E NA PAZ EM FACE DO ESTRANGEIRO

LOGO após havermos entrado na Primeira Grande Guerra, o Presidente Wilson convidou-me para um debate na Casa Branca referente à uma aguda carência de petróleo que ameaçava desintegrar nossos planos militares. Um alto funcionário propôs então que nos apoderássemos dos campos petrolíferos mexicanos de Tampico. Esquadrões de fuzileiros navais já haviam recebido o sinal de alerta. Só faltava o Presidente dar a ordem para que êles se lançassem ao ataque.

O Presidente Wilson mal esperou que terminasse a discussão. Quando inflamado, falava num tom de voz comedido e firme que não deixava nenhuma dúvida quanto ao que lhe ia pelo pensamento.

— O que me pedis para fazer constitui exatamente aquilo contra o que protestamos quando a Alemanha o praticou — disse em tom de censura. Vós me dizeis que êsse petróleo do México nos é necessário. Foi isso o que alegaram os alemães quando invadiram a Bélgica. "Era necessário" chegar à França. — Senhores, concluiu êle, tereis que prosseguir com a guerra com o petróleo de que dispondes.

Êsse incidente, no qual o presidente dos Estados Unidos se recusou a ceder à máxima totalitária de que "a necessidade não conhece lei", jamais, que eu me recorde, foi dado a público. Veio-me de súbito à memória recentemente, quando pensava no fato de ser êste país tão ampla e injustamente inquinado de "caça-dólares" e de "imperialista", interessado apenas em obter lucros e no seu engrandecimento nacional. Estabelecendo um confronto da sua própria devastação e miséria com as nossas cidades intactas e a nossa prosperidade, muitos europeus sentem que os Estados Unidos de algum modo tiraram proveito quando se empenharam no recente conflito, proveito êsse que se vem expandindo mais e mais desde então. Alguns chegam mesmo ao ponto de considerar o nosso generoso auxílio de após-guerra como obrigação de nossa parte para "minorar as penas" que outros sofreram. Explorando êsses ressentimentos, os propagandistas soviéticos vêm menosprezando o que fizemos para derrotarmos Hitler e o Japão, deslustrando os nossos esforços no sentido de firmar a paz como a procura de uma "nova guerra pela avidez de lucros à custa do derramamento do sangue de milhões".

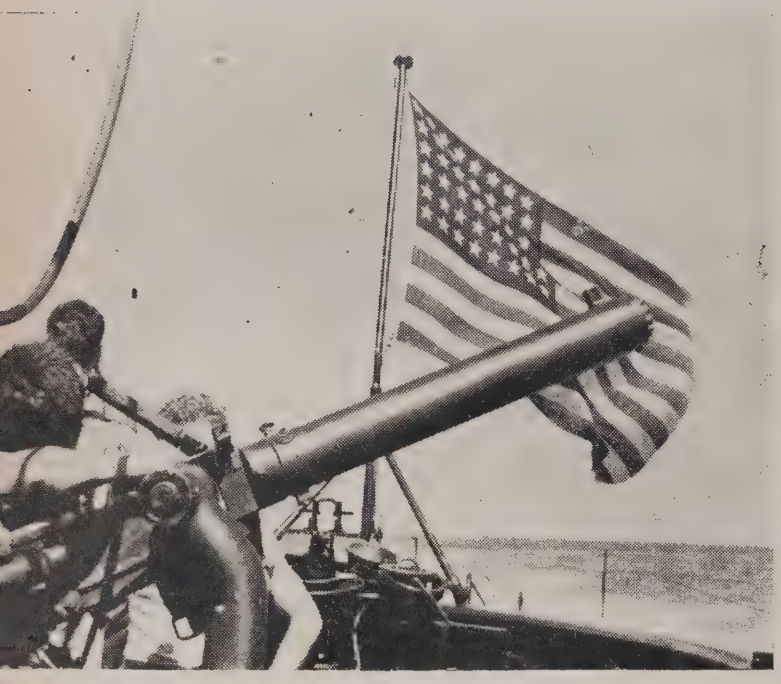
Tenho favorecido o auxílio à Europa e ao resto do mundo a fim de que possam ajudar-se a si próprios. Que os europeus ou outros povos adotem uma atitude de confiança em nós, na falaz ilusão de que a guerra enriqueceu a América do Norte, é um convite para trágica desilusão futura que poderá de chôfre destruir as esperanças das nações livres de continuarem unidas. Poderá constituir um meio de afastar futuros ressentimentos de *Tio Shylock* que o levem a estabelecer agora o que tem sido a contribuição dos Estados Unidos para a guerra e para a consecução da paz.

Essa asserção, que nunca fôra feita, não é aqui trazida a público com o fito de detratar os feitos de outros — dos chineses, que resistiram por mais tempo; dos russos, que perderam o maior número de vidas e cujas vilas foram esmagadas sob o tacão do conquistador; dos inglêses, que, sozi-

Originàriamente escrito para o "The Saturday Evening Post", êste artigo de Bernard Baruch alcançou, ràpidamente, importância mundial, em face do ponto de vista em que foi escrito — o de ataques desmedidos aos Estados Unidos — e do modo por que se dirigiu o autor aos seus compatriotas e aos atacantes.

O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO reservou-se a exclusividade de divulgação no Brasil dêste valioso trabalho, para o qual chamamos a atenção dos leitores.

Tempo de leitura: 20 minutos.



A bandeira dos Estados Unidos levou canhões e víveres aos mais longínquos recantos do mundo.

nhos, enfrentaram galhardamente os bombardeios de Hitler por um longo período de tempo; ou de outros que se uniram contra o inimigo comum. Alinhamos êsses fatos na esperança de inspirarmos melhor apreciação tanto do espírito como da magnitude da nossa emprêsa, na qual tudo empenhamos sem visar outro fim senão o de alcançar a paz para todos.

Constituem um registro pelo qual nenhum americano pode nutrir outro sentimento que não seja o de orgulho. E' digno de exame especialmente agora, quando tudo o que simboliza êste país é alvo de assalto de inimigos, externos e internos, que poderiam destruir a fé em nós mesmos. A responsabilidade que nos pesa aos ombros pela campanha de paz dos dias que correm, assemelha-se, de modo notável, àquela que tão magnificamente levamos a cabo durante a recente guerra. Mais uma vez, exigências que vão além de nossos recursos nos chegam de todos os pontos do globo — Europa Ocidental, China, Turquia, Grécia, Coréia, América do Sul. Enfrentamos novamente a necessidade de desenvolver aquela liderança mundial e firmeza de unidade interna — desta vez em têrmos de tempo de paz — que nos permitiram alcançar a vitória total na guerra. Sabedores que somos do que realizamos uma vez, e de que poderemos fazê-lo novamente, animemos e encorajemos êste maior baluarte da fôrça orientada para o bem deixada na terra.

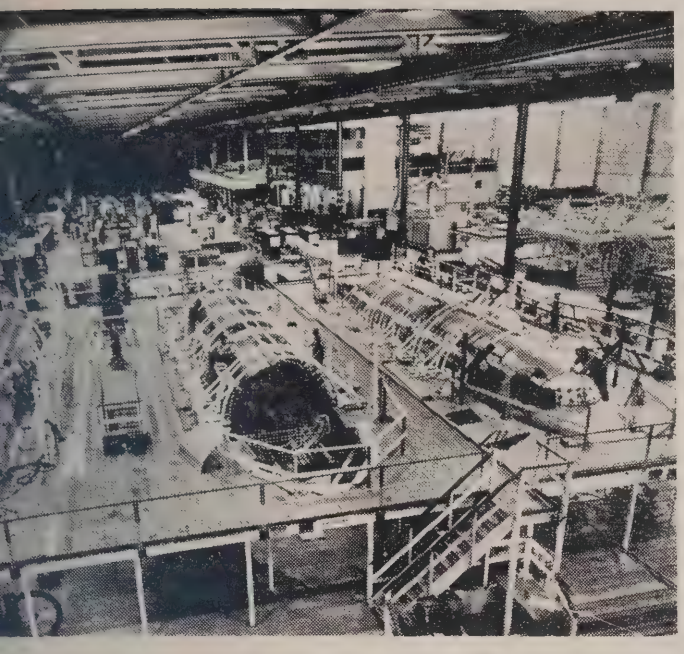
Provavelmente a caricatura da América que se divulga com maior intensidade no estrangeiro é aquela que representa Tio Sam como um viandante trazendo à mão um punhado de dólares, utilizando a sua riqueza para comprar outros povos que sirvam de "carne de canhão" para lutar por êle.

Na realidade, mais de metade de tôdas as munições produzidas por todos os Aliados levavam a marca: "made in America". Nossas despesas de guerra de ..... $330.000.000.000 até o ano fiscal de 1946, excederam às da Grã-Bretanha e da Rússia Soviética combinadas. Contudo, esta surpreendente efusão de dólares e produção veio somar-se à nossa participação total na luta.

Ainda que os Estados Unidos se vissem forçados a entrar na guerra vinte e sete meses depois, as baixas militares dêsse país ultrapassaram as de todo o Império Britânico tanto em mortos como em feridos. Dentre as noventa divisões que invadiram a Europa Ocidental, sessenta e uma eram americanas. As levas iniciais de desembarque de quase todos os assaltos a cabeças de praia nas muitas ilhas do Pacífico pertenciam à mesma nação, auxiliadas por galhardos porém pequenos contingentes australianos, néozeelandeses e filipinos e pela persistente resistência dos chineses: O *World Almanac* publica um total de baixas referentes à Inglaterra, Austrália, Canadá, Nova Zelândia, África do Sul e às colônias, que juntas perfazem 353.652 soldados mortos, 457.070 feridos, 90.844 desaparecidos e 60.595 civis mortos, ou 980.161 baixas ao todo. O número de mortos dos Estados Unidos ascendeu a mais de 400 mil, sendo o de feridos de quase 670.000. A morte tiraria tributo muito maior não fôra o notável cuidado dispensado aos feridos.

Agir duplamente — produção das armas de guerra e sua utilização nas frentes de combate através de dois oceanos — constituiu deliberada escolha. Frisemos êsse ponto. No início de 1943 surgiu no Congresso dos Estados Unidos aquilo que os correspondentes de Washington gostam de denominar de "revolta": um grupo moderadamente forte exigia a redução do efetivo do Exército, então projetado em 10.800.000 homens. Alguns estatísticos do Govêrno incumbiram-se de provar que seria impossível convocar os 4.400.000 homens a mais que se faziam necessários e ainda deixar um número suficiente capaz de produzir todos os navios, armamentos e aviões previstos.

O presidente designou uma "comissão de mobilização da guerra" especial para proceder à revisão do problema, não se fazendo qualquer declaração quanto à criação de aludido comitê. James F. Byrnes, então como "presidente assistente" da República, foi o seu presidente. Os outros membros foram o Almirante William D. Leahy, chefe do Estado Maior de Roosevelt; Harry Hopkins, Samuel I.



As armas do arsenal das democracias garantiram o indispensável suprimento aos combatentes de tôdas as bandeiras.

Rosenman, presidente do Conselho, e o autor dêste artigo, o único membro sem posição oficial.

Em linhas gerais, a decisão que tínhamos a tomar era aquilo que deveria ter preferência: combater ou produzir. Reduzir o Exército teria significado menos homens de uniformes e maior número envergando macacões. A comissão decidiu que as fôrças armadas deveriam dispor de todo o potencial humano necessário a efetuar as ofensivas militares que hipotecáramos aos nossos aliados. Se se tivesse de restringir alguma coisa, que fôsse a produção.

A maioria da comissão sentiu que poderíamos realizar ambas as coisas e a providência surtiu efeito. Com 14 milhões de homens e mulheres mobilizados, ainda produzimos 60 por cento de tôdas as munições dos Aliados. Quando o comité emitiu o seu parecer, o Presidente Roosevelt concordou, observando então: "Faremos tudo o que fôr necessário para levar avante o programa de luta".

Foi êsse o espírito que animou tôda a nossa conduta na guerra. Se cidades americanas escaparam à destruição foi devido à nossa boa sorte de estarmos tão distantes das rotas percorridas pelos bombardeiros. Não guardamos, para a proteção dos nossos próprios lares, as armas que pudessem ser utilizadas nas frentes de combate. Muito ao contrário. Reliberadamente expusemos as nossas defesas — não sem protestos da parte de alguns americanos — de modo que se pudesse enviar para ultramar tudo que fôsse possível. Somente à Inglaterra foram mandados mais de 45.000 canhões anti-aéreos.

REFUTANDO OS NOSSOS MOTIVOS DE "LUCROS DE GUERRA"

A ajuda que dispensamos aos nossos Aliados no período da guerra ascendeu a $50.000.000.000, dos quais se devem deduzir $10.000.000.000 para inversões destinadas aos Empréstimos e Arrendamentos e outros acordos. Para uma nação que, de acôrdo com os seus detratores, se acha animada de fins egoísticos, fomos, de modo notável, insensíveis às oportunidades de extorquir lucros materiais do preço dessa ajuda astronômica. Talvez fôsse de melhor aviso têrmos aproveitado a situação, como discutem hoje alguns que acreditam tenhamos passado por estúpidos. Ao invés, não fizemos barganha, nem sequer quando a situação periclitante da Inglaterra e da Rússia parecia mais desesperadora. Literalmente abrindo as nossas arcas, reunimos ilimitadamente todos os nossos recursos, sem cogitarmos de reembôlso ou de regateação como vantagens do após-guerra.

Para atender às necessidades dos Aliados, a capacidade industrial dos Estados Unidos expandiu-se grandemente. Alguns podem apontar para isso como um "lucro de guerra". Tôda idéia de que a guerra aumentou a riqueza material líquida dos Estados Unidos se evapora se compararmos as nossas importações e exportações do tempo da guerra. Nesse país entraram, depois do golpe traiçoeiro à Pearl Harbor, 106.000.000 de toneladas de carga de todos os tipos e foram embarcados para fora do país 268 milhões de toneladas. A diferença representa uma medida dos recursos físicos que foram gastos como parte da nossa contribuição de guerra. Os 5.800.000.000 de barris de petróleo arrancados à terra americana dariam para que todos os automóveis do país rodassem durante doze anos.

Pelo que saiu para o exterior, virtualmente nada recebemos, indo o grosso para as fôrças norte-americanas ou como presente aos Aliados. Pelo que importamos, pagamos dólares, que representam gravames sôbre a nossa futura produção. A dívida pública quintupliçou. Em 1939, os impostos levavam um dólar de cada treze da nossa renda nacional; hoje, para cada quatro dólares que os americanos ganham, um é absorvido pelo fisco. Contudo, o povo americano continuou com o seu espírito de desprendimento depois da guerra fazendo mais empréstimos e dádivas que montam, até então a $21.000.000.000 — sem incluir nossa contribuição para o Banco Mundial e o Fundo Monetário — concessões feitas pela UNRRA, o empréstimo britânico, os créditos de bens excedentes e, mais recentemente, a Administração Econômica Européia. Somente para a Europa, o ano passado, cidadãos norte-americanos remeteram

mais de 23.000.000 de pacotes por intermédio do correio e do "colis-posteaux", além de remessas em dinheiro estimadas em $120.000.000 a parentes e amigos e ainda $250.000.000 de auxílio em dinheiro e mercadorias por intermédio de organizações particulares.

Pode-se correr em vão as páginas da história de tôda a humanidade e não se encontrará tamanha generosidade. Contudo, para alguns críticos no estrangeiro e apologistas internos, constitui tal fato a "fôlha de serviços" de uma nação que trama "explorar" e "escravizar o mundo"!

Aplicar o princípio de inteira boa fé para com os soviéticos sempre constituiu um problema espinhoso. Junto aos inglêses, as operações militares foram inteiramente coordenadas por intermédio dos chefes do Estado Maior Geral. Uma observação à margem poderá ilustrar o quanto foi íntima essa cooperação. O Presidente Roosevelt e o Primeiro Ministro Winston Churchill estavam frequentemente em comunicação direta por meio de cabogramas e telefonemas, muitas vêzes deixando o Presidente de prestar informes aos chefes de Estado Maior norte-americanos. Os chefes do Estado Maior Geral, contudo, haviam providenciado no sentido de que cada um dêles mostrasse aos outros tôdas as mensagens militares. Em vários casos, os nossos altos chefes militares vinham a saber do que se passava no espírito do Presidente Roosevelt por intermédio dos inglêses!

Os russos insistiam em conduzir tôdas as operações por conta própria. Não nos permitiam qualquer interferência em suas atividades, ainda que Roosevelt e Stalin se comunicassem diretamente. Os telegramas de Stalin seguiam o que uma vez Roosevelt classificou de "amaldiçoado" modêlo. Havia uma, duas, três mensagens de louvores paternais, mas quando menos se esperava "arrebentava uma bomba". De início, Roosevelt telefonava a Churchill e os dois redigiam uma resposta a êsses "petardos verbais". Essa medida não surtiu efeito e Roosevelt descobriu um novo estratagema. — Vou guardando os bons telegramas até que chegue um fora das boas normas — explicou êle — e então acuso o recebimento tanto dos bons como dos ruins de uma só vez.

Roosevelt esforçava-se constantemente no sentido de evitar suspeitas de interferir na prossecução da guerra. — Devemos tratar a Rússia como igual e nela depositar nossa inteira confiança — observava êle muitas vêzes. Somente com dificuldade pôde convencer Churchill que êsse era o rumo a seguir. Roosevelt pediu-me que "falasse com Churchill sôbre sua atitude em relação aos russos". Assim fiz na presença do Presidente, pouco depois da conferência de Quebec.

— Os russos estão exterminando mais alemães do que todos nós juntos — comecei por dizer. Devemos estar satisfeitos com isso e auxiliá-los em tudo que seja possível. Enquanto estiverem conosco cem por cento devemos proceder da mesma maneira para com êles.

Roosevelt fêz com a cabeça um sinal de aprovação.

— Mas o que acontecerá quando a Alemanha fôr derrotada? — inquiriu Churchill. — O que iremos fazer depois com relação à Rússia?

— Primeiro, temos que ganhar a guerra. Entrementes, guiemo-nos pelas suas ações — foi a minha resposta. — Quando a guerra terminar, a Rússia estará tremendamente devastada. Devemos fazer sentir aos soviéticos a importância de uma paz em têrmos justos, caso contrário não haverá assistência por parte do povo americano para a reconstrução da Rússia. Se seremos capazes de chegar a um entendimento com a Rússia, isso ninguém pode saber agora — acrescentei. — Não vamos dar-lhes motivos para suspeitas; mantenhamos as nossas promessas e, por outro lado, insistamos que êles sigam à risca o que nos afiançaram.

Relatamos êsse episódio apenas para demonstrar tôda a boa-fé que procuramos ter com os russos. Foge ao objetivo dêste artigo determinar o que provocou o impasse atual, ou aquilatar da sabedoria do que se fêz ou se deixou de fazer em Teheran, Yalta e Potsdam. Quiséssemos proceder assim teríamos que considerar a posição estratégica à época das conferências dos Três Grandes, a escolha de providências que se nos apresentavam, o apoio que o povo americano pudesse dar a compromissos que pretendêssemos assumir, o que poderia ter acontecido se tôdas as exigências russas houvessem sido negadas e se quaisquer acordos a que se tivesse chegado teriam sido mantidos.

Qualquer suspeita que tenha surgido no Kremlin nada mais foi que produto da imaginação dos russos. A última vez que vi o Presidente Roosevelt foi cêrca de três semanas antes do seu falecimento. Pedira-me que fôsse até Londres avistar-me com Churchill e eu fôra a Washington receber instruções finais antes de partir. O Almirante Leahy estava conosco e êle e o Presidente conversaram a respeito de se fazerem sondagens de "rendição" junto ao Marechal Kesserling, que então comandava as fôrças alemãs na Itália.

Informado da oferta de rendição, Stalin cabografará, acusando virtualmente o Presidente de tentar negociar uma paz em separado com a Alemanha e insistindo no sentido de que funcionários russos estivessem presentes ao "primeiro contato" com quaisquer alemãs, ou então que as negociações fôssem interrompidas. Roosevelt ficou visivelmente magoado. Êle não era daqueles que se lamentassem ou apresentassem desculpas quando as coisas não davam certo. Seu desapontamento foi evidente, ao explicar quão cuidadosamente tentáramos qualquer providência que pudesse levar à uma paz em separado. Não objetou quanto aos soviéticos tomarem parte em negociações de rendição, mas não quis protelar até que autoridades russas chegassem à frente italiana. Se a Gestapo de Hitler pressentisse que Kesselring estava tentando render-se, juntamente com o seu exército, Roosevelt temia que o marechal fôsse removido e a luta na Itália se prolongasse desnecessariamente.

O Presidente e o Almirante Leahy discutiam ainda qual a resposta que deveria ser enviada a Stalin quando parti. Quando me encontrava na Inglaterra soube que a "rendição" de Kesselring fracassara e também que Roosevelt telegrafara a Stalin, expressando grande ressentimento por quaisquer implicações de que não iríamos cumprir os nossos acordos. Quase à mesma época Roosevelt assegurava a Churchill a sua intenção de os russos corresponderem às suas promessas no tocante a todos os seus compromissos. Isso basta para dar uma mostra do espírito que nos animava no tratamento que dispensamos aos nossos Aliados.

Dois terços da nossa ajuda, sob a forma de Empréstimos e Arrendamentos, foram destinados ao Reino Unido, cêrca de um quarto — $11.000.000.000 — à União Soviética. Tais somas falam da sua própria importância. Con-

tudo, visto como o Govêrno Soviético resolveu considerar essa assistência de "acidental", êsses fatos suplementares poderiam ser trazidos à baila.

Concentramos o nosso auxílio em preencher as necessidades mais prementes da Rússia, como aviões para combates noturnos que os soviéticos não podiam produzir, ou gasolina de aviação de que a produção russa foi lamentavelmente deficiente. As 1.981 locomotivas e os 3.786.000 pneumáticos que embarcamos para a URSS corresponderam a mais locomotivas e pneumáticos que os russos produziram durante qualquer ano de pré-guerra. A produção de caminhões na Rússia, antes do conflito, aproximou-se da casa de 200.000 unidades por ano. Enviamos à União Soviética 375.000 dêsses veículos. Sendo de muito superiores aos fabricados na Rússia, êsses caminhões provavelmente igualaram dois anos normais de produção do país dos soviéticos.

Sem os caminhões norte-americanos, pneumáticos, locomotivas e outros itens tais como 52.000 "jeeps", 35.000 motocicletas; 415.000 aparelhos telefônicos; 15.000.000 de pares de sapatos para soldados e 4.000.000 de toneladas de alimentos, o Exército Vermelho jamais poderia ter alcançado a grande mobilidade que constituiu uma das suas principais vantagens militares sôbre os alemães. Capazes de movimentar as suas tropas com maior rapidez, os soviéticos puderam escolher os pontos mais fracos em que efetuar os seus ataques.

Dos seus próprios recursos, a Rússia não poderia ter fornecido os 22.000.0000 de homens que se calcula tenha mobilizado o Exército Vermelho. Operários e camponeses teriam que ser conservados nas fábricas e fazendas. A produção de munições da Rússia teria sido prejudicada para atender aos claros que nós preenchemos. Tampouco, não se deve esquecer que estimulamos a própria produtividade da Rússia graças a quase $500.000.000 de ferramentas mecânicas provenientes dos Estados Unidos e outros $2.500.000.000 de materiais industriais, como chapas para blindagem, alumínio, cobre e zinco.

As operações militares dos soviéticos lucraram com os bombardeios efetuados pelos americanos e inglêses contra a indústria e linhas de comunicação alemãs. Nossa incessante pressão sôbre os japonêses, após a Batalha de Midway, constituiu, certamente, poderoso entrave para que os nipônicos não atacassem a Rússia e a obrigasse a combater em duas frentes.

"Quem venceu a guerra?" Fútil especulação. Visto como os soviéticos se vêm jatando de que derrotaram Hitler virtualmente sem ajuda externa, deve ficar aqui dito que sem os Estados Unidos, o Exército alemão não teria sido expulso do solo russo.

Não sendo a Rússia nação marítima, é de duvidar-se que os líderes soviéticos alguma vez tenham realmente levado em consideração as dificuldades que tivemos a vencer. Recordo-me do relato feito pelo General Marshall na discussão em Teerã, relativa à segunda frente. O Marechal desejava saber porque as operações anfíbias exigiam enormes preparativos.

— O Exército Vermelho tem sido obrigado a atravessar muitos rios — frisou Stalin. — Quais são essas grandes dificuldades de atravessar-se uma massa de água?

Acrescentou o Marechal Voroshilov: — Quando chegamos a um rio, mandamos diversos pequenos destacamentos para sondar o inimigo. Em seguida lançamos tôda a nossa fôrça contra os pontos mais fracos. Por que os senhores não podem fazer o mesmo?

— Isso é a última coisa que se deve fazer num desembarque anfíbio! — exclamou o General Marshall. Quando se tratar de operações terrestres, ouvirei com a máxima atenção as vossas palavras, pois derrotastes o maior exército terrestre do mundo. Mas de operações anfíbias nada conheceis. Quando fazemos um desembarque com fôrças anfíbias temos que atacar com tudo. O fracasso na travessia de um rio é coisa inversa, mas o fracasso em uma operação anfíbia seria uma catástrofe. Tôdas as nossas operações são conduzidas de modo totalmente diversos às de uma companhia de vapores — prosseguiu Marshall. — Tudo deve ser planejado com seis meses de antecedência.

Isso resumia as modalidades de guerra que nós e os russos estávamos empreendendo. O Exército Vermelho tinha que cruzar rios, nós, oceanos. Isso não reduz a nossa apreciação do vigor e coragem incomparáveis do povo russo em defesa da sua pátria ao dizermos que êle lutou tendo, por assim dizer, um dos pés apoiado em solo russo. Nossas ofensivas tinham dois oceanos a vencer. Nove dias após o desembarque de Eisenhower na Normândia, a mais de 3.000 milhas dos Estados Unidos, o General Mac Arthur assaltava as Marianas, a 6.000 milhas da América.

Nunca deixei de maravilhar-me de têrmos realizado dois empreendimentos dessa magnitude na mesma ocasião e em pontos opostos do globo. Nenhuma outra nação do mundo poderia tê-los levado a cabo. De todos os beligerantes foram os Estados Unidos apenas a única nação que de fato empreendeu uma guerra total. Enquanto que a Rússia e a Grã-Bretanha, como também a Alemanha e o Japão, participaram, quando muito, de algumas frentes de combate, não houve campo de batalha ou área de operações que não visse alimentos provenientes dos Estados Unidos, armas e, na maioria dos casos, tropas norte-americanas.

Se quisermos conseguir uma paz mundial, deveremos lançar mão dos três elementos que nos permitiram ganhar a guerra total.

Primeiro, houve a nossa produção. Certa tarde, Harry Hopkins mostrava-me os numerosos postos avançados e frentes de batalha onde se encontravam fôrças norte-americanas ou para os quais mandávamos suprimentos. Utilizando-se de uma régua, pulava do Ártico para o deserto, das montanhas para as florestas.

Quando Hopkins concluiu a sua exposição, fiz a seguinte observação: "Deixe-me acrescentar um ponto. Todos os alfinêtes dêsse mapa dependem de uma única coisa — a produção dos Estados Unidos. Cada um dêles representa um compromisso. O banco que deve avalizar todos êles é a produção americana, com os seus milhões de agências espalhadas pelas fazendas e fábricas.

Em todos os setores estabelecemos novos recordes de produção. Com menor número de fazendeiros, nossa produção de gêneros alimentícios elevou-se de um têrço. Das linhas de montagem do "arsenal da democracia", durante os cinco anos de guerra, saíram perto de 300.000 aviões, mais de 15.000.000 de fuzis e carabinas; 319.000 peças de artilharia de campanha; 41.000.000.000 de cartuchos

com bala, 4.000.000 de toneladas de granadas para artilharia; 86.000 "tanks", 64.500 embarcações de desembarque; 52.000.000 de toneladas de navios mercantes — três navios por dia — o que quadruplicou a nossa própria marinha mercante. A Marinha de Guerra cresceu de ..... 1.900.000 toneladas para 13.800.000 toneladas, maior que tôdas as esquadras do mundo combinadas.

Como êsses números parecem ainda mais notáveis quando os alinhamos e os comparamos com o que tínhamos quando se iniciou a guerra! Em 1940, por exemplo, a fôrça aérea total do Exército era inferior a 3.000 aviões. Alimento a crença de que se a América produzisse para a paz no ritmo que produziu para a guerra, de modo contínuo, sem greves ou paralizações, dentro de dois anos os alicerces da estabilidade econômica do mundo poderiam ser lançados.

O segundo componente da vitória total foi o fato de possuirmos uma estratégia total — coisa que ainda falta à campanha de paz. Além de municiarmos as nossas próprias fôrças armadas, suprimos de alimentos ou munições quarenta e três diferentes nações. Em nenhuma ocasião houve o suficiente para todos. Contudo, conseguimos dividir o que não nos bastava a fim de que os nossos Aliados mais distantes se animassem a prosseguir na luta até que a própria máquina militar dos Estados Unidos fôsse montada e pudesse então desferir os golpes decisivos.

Essa visão total nunca se empanou nos dias mais sombrios que se seguiram ao ataque à Pearl Harbor. Roosevelt insistia no sentido de que se remetesse alguma coisa à Austrália, por mais insignificante que fôsse. Recordava-se mais tarde Herbert Vere Evatt: "Nada nos encorajou tanto naqueles dias sombrios do que aquela pequenina quantidade de suprimentos que chegava até nós através de longínquos mares infestados de japonêses e que nos dizia que não havíamos sido esquecidos.

O que quer que se escreva a respeito de Roosevelt, um tributo todos os historiadores terão que prestar-lhe e aos seus colaboradores, como o General Marshall, o Almirante Ernest King, o General "Hap" Arnold e outros — viram a luta nas suas proporções totais e desenvolveram a estratégia de âmbito mundial que se fazia necessária.

Quanto à "guerra fria" com os sovietes, a essência de qualquer estratégia, creio eu, está em procedermos com calma. Não resultará benefício algum em corrermos como loucos durante um ou dois anos quando a corrida é de maratona. Devemos aprender a distinguir entre os campos em que poderemos chegar à uma decisão rápida e as "ações de retardamento", às quais os nossos planos devem ser moldados para uma contenda longa e árdua. Lembremo-nos da moral da tartaruga e da lebre e certifiquemo-nos de que seremos nós a quebrar, no final, a fita da chegada, tendo-se, então, a paz como prêmio.

Os demasiados compromissos que temos assumido tendem a enfraquecer-nos. Os conceitos estratégicos e as diretrizes econômicas devem ser desenvolvidos para transformar grande número dêles em fonte de energia. Não se pode alcançar a paz pela dispersão ou mesmo pela partilha da energia dos Estados Unidos. Nós e os nossos Aliados devemos juntos tornar-nos mais fortes, mobilizando não somente os recursos da América, mas os dos povos livres de tôda parte. Caso contrário, as democracias desperdiçarão a vantagem da superioridade que ora possuem.

O terceiro fator que tornou possível nossa aventura total do período da guerra foi aquilo que Woodrow Wilson classificou de "a mais elevada forma de eficiência... a cooperação espontânea de um povo livre"...

Por duas vêzes em minha vida vi a nação americana, de um povo pacífico e nutrindo ódio à guerra, transformar-se no mais terrível instrumento de destruição que o mundo já presenciou e, ainda mais rapidamente, voltar ao seu "normal" antimilitarista e de pleuma. Não é acidentalmente que os americanos se comportam dessa maneira; que evitamos a guerra o mais possível, somente a aceitando como última alternativa. Mas, uma vez na refrega, lutamos com o furor de um possesso e, terminada a peleja, apressamo-nos e voltamos correndo para casa.

A mola mestra que aciona essas ações é a paixão do povo americano pela liberdade — isso e o fato de que a guerra são a completa negação das nossas normas comuns, como a noite o é para o dia. Há cem anos que os discípulos do marxismo vêm papagueando o libelo de que o sistema capitalista é impelido à guerra pela sua própria natureza, na sua avidez de mercados e lucros. A verdade é que a guerra moderna desenvolveu-se de tal modo que nenhum sistema econômico é mais conducente à paz do que aquêle que se baseia na iniciativa privada, onde um grande número de indivíduos busca a felicidade e o lucro, sem a interferência do Estado.

Qual é a essência da guerra moderna? O seu requisito indispensável é a ditadura, com o govêrno controlando todos os aspectos da atividade econômica. Tanto o comunismo como o fascismo moldaram-se de modo a justar-se a esta imagem totalitária da guerra. Ambos constituem sistemas de perpétua mobilização para guerra. Ambos põem canhões antes da manteiga, as exações de guerra do estado à frente do melhoramento do padrão de vida do povo.

Antes que uma nação capitalista moderna vá à guerra, deve ela literalmente virar-se pelo avêsso. Apenas grandes provocações justificam tal transformação. Isso explica por que a fôrça da América possui as qualidades de uma tempestade que antes de estalar necessita de captar a união que brota de céus obscurecidos e ameaçadores. Somente a ameaça de grandes perigos faz com que nós aceitemos as restrições da nossa liberdade que a mobilização acarreta.

Mesmo quando assim procedemos, fica a aguilhoar-nos a determinação de conservar o nosso sistema. Lutamos para banir o perigo que nos forçou a uma íntima associação a fim de que possamos retornar aos nossos hábitos comuns e individuais de liberdade. Muitas vêzes, são os americanos acusados de não saberem pelo que lutam, não obstante, tivemos na guerra um objetivo que talvez incompleto permaneceu firme. Lutamos não para nos estabelecermos em plagas estranhas, mas para voltar à pátria; não para permanecermos belicosos, mas para voltar a nutrir o nosso ódio pela guerra; não para impormos a nossa vontade aos outros, mas sim para que possamos continuar a ter a forma de govêrno que desejamos.

Considerando essa conduta, fielmente seguida através de duas guerras e de seus resultados, é estranho que se acuse a América de ser "imperialista". Tais acusações podem brotar apenas da malícia ou de falta de compreensão do sistema americano. Vale a pena notar que a propaganda de "conquista imperialista" que se propala contra nós é sempre vasada no tempo futuro. E' pelo que se alega que vamos fazer que somos difamados, não pelo que temos fei-

to:. Nem da primeira nem da segunda grande guerra subtraímos algo de algum povo para o nosso enriquecimento próprio.

As poucas ilhas do Pacífico sob o nosso contrôle constituem parte de um sistema de defesa em que repousa a segurança de todos os povos amantes da liberdade. Economicamente, essas ilhas representam um passivo.

Em seu último relatório como chefe do Estado Maior, o General Dwight D. Eisenhower escreveu a respeito das propostas norte-americanas sôbre a energia atômica: "Em verdade, nada se exige dos outros que os Estados Unidos não estejam dispostos a ceder e isso iria proporcionar a todos nosso conhecimento da aplicação da energia atômica".

Pode-se repetir isso como generalização a respeito da nossa conduta durante a guerra e a elaboração da paz — nada temos pedido que não estejamos dispostos a ceder a outros, a saber: a paz.

Não que eu queira dizer que a América seja perfeita. Verificaram-se erros no passado e, mais recentemente, no caso da Palestina, não cumprimos a palavra empenhada, uma ação que nos mortificará até que seja corrigida. Mas através dos anos, o espírito que com maior frequência nos vem guiando as ações é o de Woodrow Wilson, ao recusar-se apoderar-se dos campos petrolíferos de um vizinho amigo, simplesmente porque "era necessário". Animados dêsse mesmo espírito, nós e os britânicos respeitamos a neutralidade da Irlanda na recente guerra, ainda que a impossibilidade de utilização das bases irlandesas tenha custado um alto preço em vidas e navios. Também se pode apontar para a independência de Cuba e das Filipinas; nosso pertinaz esfôrço em prol da integridade territorial da China, mesmo quando tôdas as outras potências do mundo pareciam inclinadas a aceitar a sua partilha; nossas tentativas de tornar a doutrina de autodeterminação dos povos pedra angular da paz.

Que os Estados Unidos façam essas coisas não é de surpreender. De raro em raro as águas da política externa sobem acima das suas fontes nacionais. Nenhuma ação, em qualquer período normal de tempo, atua de modo diverso nas suas relações externas do que internamente. Talvez tenhamos sido extremamente generosos no auxiliar nações estrangeiras, mas sendo êsse o caso, isso nada mais é que o reflexo de quanto êste país tem feito e continua a fazer pelo seu próprio povo.

Há pouco tempo, num jantar, uma jovem exclamou: — O que me preocupa é se o sol da América não se ocultou! Tempo houve em que a democracia era a idéia da época e tudo se desmoronava diante dela. Não é hoje o comunismo essa espécie de idéia irresistível?

— Não é êsse o meu modo de pensar — foi a minha resposta. O desafio da aventura americana parece hoje tão vigoroso como à época em que êste país foi fundado. O que simboliza a aventura americana? E' a crença de que o homem e a mulher comuns podem governar-se a si próprios. Para ir de encontro à teoria do direito divino dos reis, a América criou a sua doutrina do direito divino do homem — de "que todos os homens nascem iguais... com certos direitos inalienáveis". Hoje ainda defendemos esta causa do govêrno popular contra o mais antigo dos dogmas, de que o govêrno não pode ser deixado ao povo, mas confiado à benevolência ou tirania de uma elite entronizada.

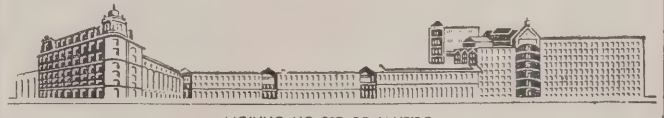
O sistema americano não gerou a perfeição. Levou o povo mais avante na sua busca à felicidade do que qualquer outro sistema. Mais importante que os benefícios materiais, o povo ainda conserva o poder de tudo mudar, de tudo alterar. Qualquer coisa que alguém possa propor não pode deixar de ser feito pelo povo, se persuadido da sua sabedoria. Podem revogar qualquer lei, pôr no "ôlho da rua" qualquer funcionário do Govêrno, impor tributos aos ricos, aliviar os pobres. Num estado policial, uma vez dominado, o povo perderá tôda a capacidade de determinar o seu futuro. Por que mudar a nossa forma de govêrno quando podemos fazer com que êsse mesmo govêrno faça quaisquer alterações que desejarmos?

A igualdade perante a lei e a transformação por intermédio da lei constituem o verso e o reverso da moeda americana. Os americanos não podem fazer maior contribuição à humanidade do que demonstrando que essas qualidades sobreviverão como a "última e a melhor esperança sôbre a terra". Como foi maravilhoso realizarmos eleições presidenciais em 1944, na plenitude da guerra — coisa que nenhuma outra nação realizou! Hoje, enfrentamos novamente o que foi a prova de sobrevivência pela liberdade em todos os tempos — que os homens livres saibam quando unir-se e disciplinar-se para preservarem as suas liberdades. Para conseguirmos a paz, devemos alcançar uma nova unidade. De tôdas as brandas palavras que poderiam ser dirigidas a Tio Sam, as mais amáveis são estas: "Êle a conseguiu novamente".

MOINHO FLUMINENSE S. A.

Matriz: RIO DE JANEIRO

PRODUÇÃO DIÁRIA: 25 000 Sacos



MOINHO NO RIO DE JANEIRO,
QUE ESTÁ ELEVANDO SUA PRODUÇÃO DIÁRIA DE
700 PARA 850 TONELADAS.

MOINHO E ARMAZENS EM SÃO PAULO,
CUJA PRODUÇÃO DIÁRIA DE 170 TONELADAS ESTÁ SENDO
AUMENTADA PARA 400 TONELADAS.

MOINHO EM BARRA MANSA,
CUJA PRODUÇÃO DIÁRIA DE 100 TONELADAS VAI SER
ELEVADA A 150 TONELADAS.

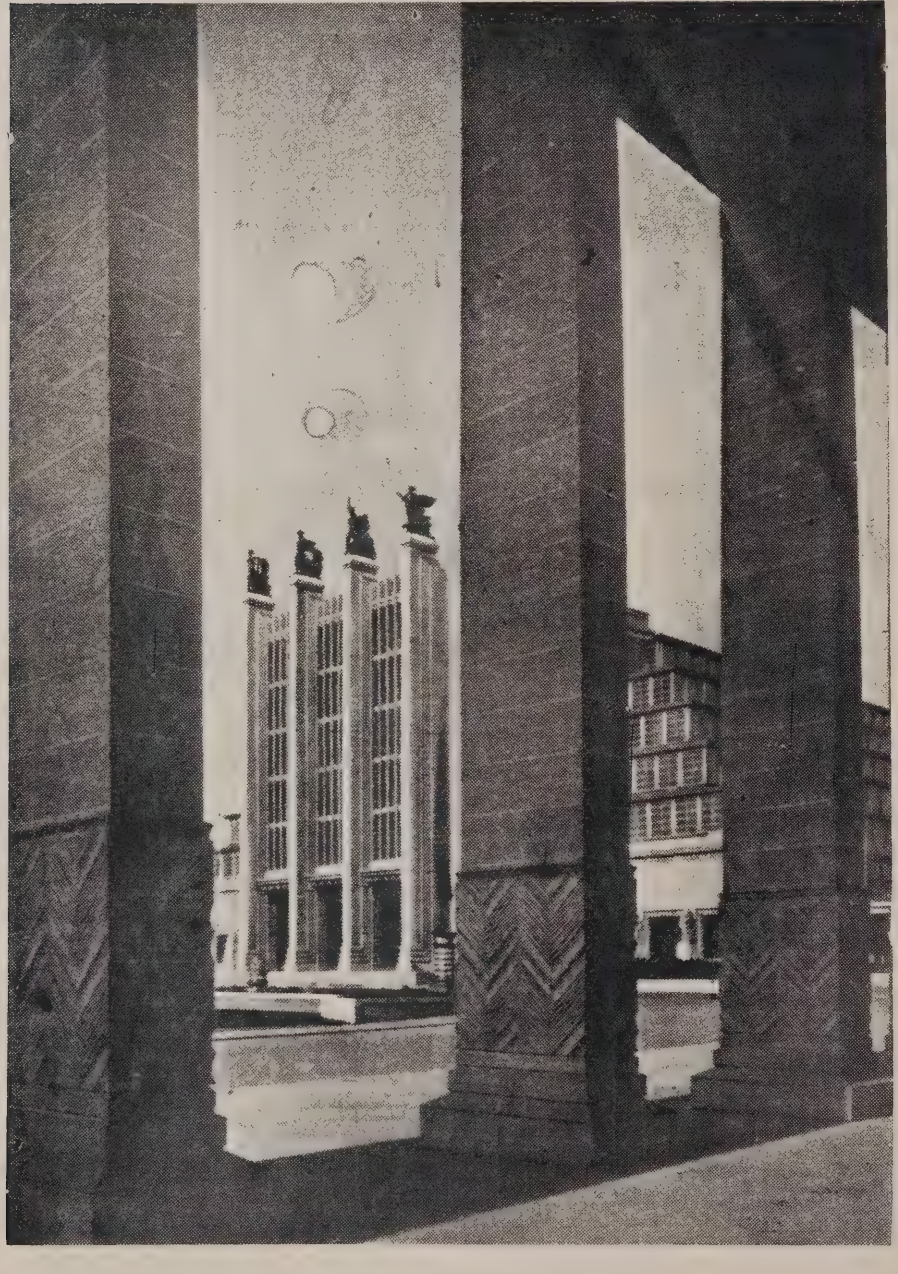
PRODUTOS DE FAMA

Intercâmbio com Benelux

Egon Lista

A FEIRA DE BRUXELAS

Anualmente se reunem neste belo edifício as novas conquistas da produção do Benelux, e dêle se irradia para o mundo inteiro o resultado das suas indústrias e da sua agricultura.



Em seu último número, O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO iniciou um estudo sôbre a potência econômica originada pela união da Bélgica, Holanda e Luxemburgo — o Benelux, e suas relações com o Brasil. Na primeira publicação, focalizamos principalmente a Holanda. Agora, é a vez da Bélgica e do Luxemburgo.

O autor se refere não somente às possibilidades dos dois países depois da guerra, isto é, à velocidade de sua recuperação, mas ainda ao seu retôrno na lista dos centros industriais e comerciais de intercâmbio intenso com o Brasil. Questões variadas, notadamente de moeda, impedem, no momento, um comércio mais intenso. Todavia, as relações entre o Brasil e os países reunidos no Benelux são cada vez mais fortes.

Um dos pontos de realce é o referente ao emprêgo de capitais belgas no Brasil. O símbolo tradicional dêste capítulo é representado pelos altos fornos da Belgo-Mineira. No entanto, revela o autor o interêsse do capital e técnica belgas na instalação de novas indústrias químicas e alcalinas.

Estamos certos de que os artigos publicados pelo OBSERVADOR sôbre Benelux constituirão motivo de atenção por parte dos responsáveis pela nossa economia, já que nos defrontamos, no caso, como uma das mais respeitáveis potências mundiais, fruto da união de três países.

Tempo de leitura: 18 minutos.

SEDE DE UM CONSÓRCIO

Os altos fornos da grande usina de Arbed, no Grão-Ducado de Luxemburgo, são o símbolo de uma potência mundial, já que aqui tem sede um dos maiores consórcios internacionais do aço.

E' A União Belgo-Luxemburguesa composta de dois países independentes, politicamente, entre si, mas que formam, desde 1.º de maio de 1922, uma só entidade econômica. Naquela data entrou em vigor o acôrdo concluído a 2 de julho de 1921, entre a Bélgica e o Grão Ducado de Luxemburgo, passando a partir de então, o primeiro, a assinar seus acordos comerciais em nome de "L'Union Belgo-Luxemburgeoise". Internamente as duas soberanias fizeram convênios especiais, como, por exemplo, o de 23 de maio de 1935, pelo qual o Luxemburgo se reservou o direito de proteger, mediante certas medidas, os preços de seus produtos agrícolas. Êste pormenor, no entanto, não afeta o fato de ser a União Belgo-Luxemburguesa uma só unidade em tôdas as estatísticas econômicas do mundo, antecipando-se com isso aquilo que, de 1950, será Benelux ou, quiçá, a União Alfandegária Européia, em anos futuros.

Quando, nas linhas seguintes, se falar em União, ou da Bélgica, simplesmente, esta denominação, por motivos óbvios, compreende os dois países no seu conjunto: a Bélgica, com ..... 8.389.000 habitantes (números de 1946) e o Luxemburgo com 285.000.

INTERCÂMBIO COM A UNIÃO BELGO-LUXEMBURGUESA

Entrando na apreciação do intercâmbio comercial entre o Brasil e a Bélgica disporemos, tanto quanto possível, o nosso trabalho, segundo a mesma ordem dada ao artigo anterior (O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO N.º 151). Êste procedimento tem por fim facilitar ao leitor o confronto dos diversos componentes do Benelux.

Começando pelo intercâmbio dos três últimos anos antes da guerra (1937-1939), e pondo-os em confronto com os três anos que se seguiram ao seu fim, deparamos logo com o seguinte quadro (em milhares de toneladas e milhões de cruzeiros, segundo as estatísticas brasileiras):

	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
	Ton.	Valor	Ton.	Valor
1937....	163	161	137	234
1938....	247	182	75	209
1939....	161	160	111	210
Média...	190,3	167,7	107,7	217,7

	EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
	Ton.	Valor	Ton.	Valor
1945....	47	169		
1946....	143	783	114	165
1947....	271	995	222	540
Média...	153,7	649	113	235

Logo se vê, que o valor médio anual aumentou consideravelmente depois

da guerra e êste fato acentua-se, ainda mais, quando se elimina o ano de 1945, época ainda de quase nenhum movimento comercial. Vemos a exportação em 1946-1947 expressa nas cifras de 207.000 toneladas e 889 milhões de cruzeiros (contra 190.300 e 167,7 milhões em 1937-39), enquanto a importação, por seu lado, tem a média de 168.000 e 532,5, respectivamente (contra 107.700 toneladas e 217,7 milhões em tempos normais).

Eliminando, quanto possível, o fator "desvalorização do cruzeiro" damos os valores correspondentes em milhares de dólares. Êles são: (Vide tabela I)

(Tabela I)

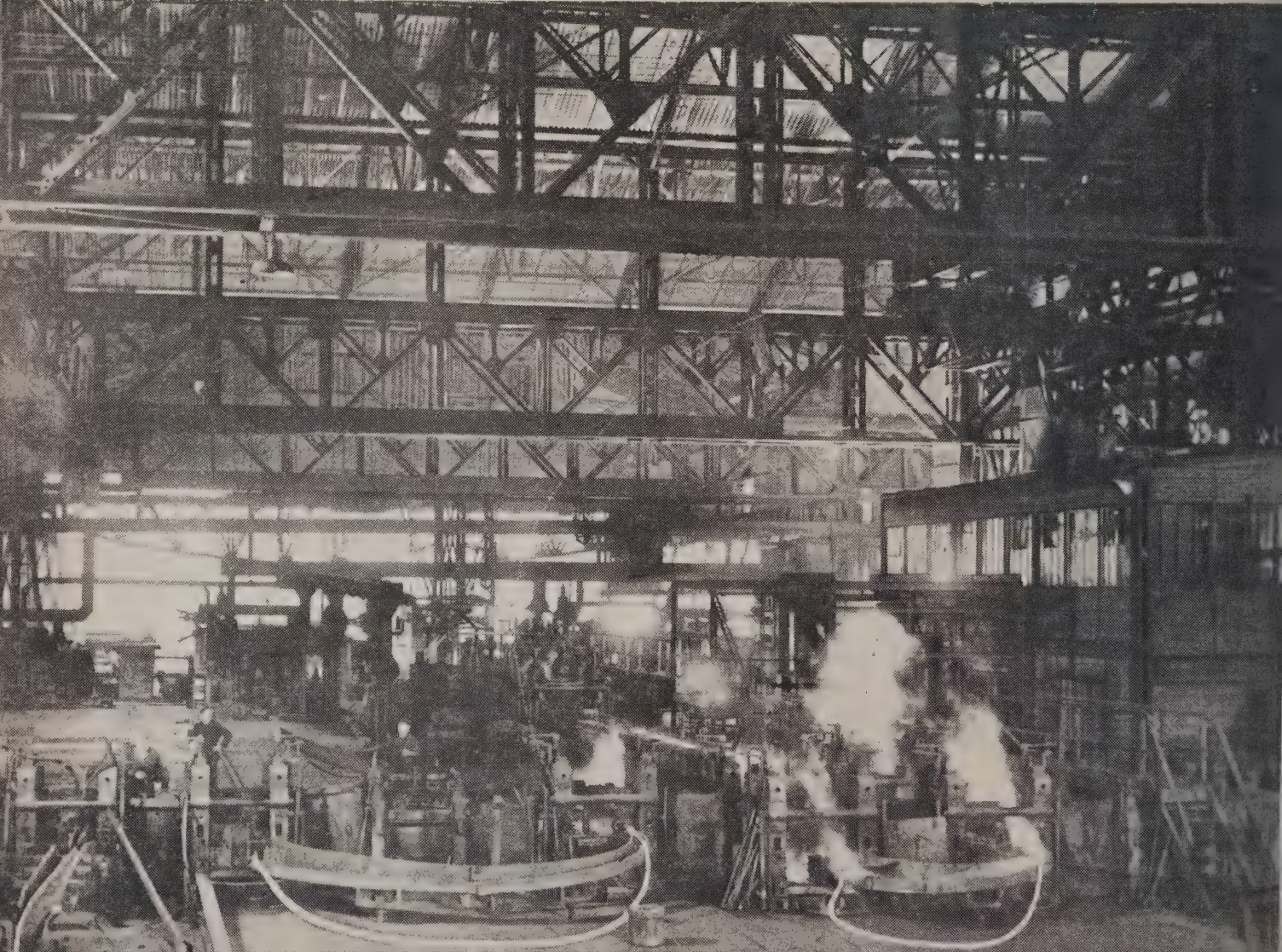
	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO
1937.....	10 000	14.536
1938.....	10.338	11.833
1939.....	8.205	10.727
Média.....	**9.514,3**	**12.352**
1945.....	8.646	—
1946.....	40.491	8.550
1947.....	42.719 x)	23.700 x)
Média.....	30.619	10.750
46/47 média..	41.605	16.125

x) Janeiro á Outubro. Fonte: Roberto Simonsen A situação econômica da América Latina e suas possibilidades em face do plano Marshall, São Paulo, 1948.

Verifica-se por êste quadro que o valor da exportação em dólares também aumentou consideravelmente, mesmo se negligenciarmos os dois últimos meses de 1947, apesar da tonelagem muito reduzida em 1945 e 1946 (vide a primeira tabela). a média anual passou de 9.514 mil dólares no triênio 1937-39 para mais do que 30 milhões em 1945-47, elevando-se para 9.271,5 e 41.605 mil dólares, quando calculadas sôbre os últimos biênios de cada época. Nota-se sob o último aspecto a quadruplicação do valor, em dólares, de nossa exportação para a Bélgica, em comparação com o tempo antecedente à guerra enquanto o índice geral dos preços de venda por atacado é de 311 apenas para o ano de 1947 e de 366 para o mês de dezembro último, tomando-se por base a cifra de 100 para a média de 1937. Os índices para matérias primas são de 313 e 321 tão somente. (Cifras oficiais sôbre a Bélgica da ONU). No primeiro trimestre do ano em curso esta tendência se reforça ainda, perfazendo o valor das mercadorias exportadas para a Bélgica 230 milhões de cruzeiros contra 196 na mesma época de 1947 e subindo a quantidade de 42 para 45 mil toneladas.

A METALURGIA BELGA

Desde cedo a Bélgica dedicou-se à metalurgia como principal atividade industrial. A foto nos mostra uma das grandes usinas de aço em plena atividade.



O INTERCÂMBIO POR MERCADORIAS

Aqui surge a pergunta: O que é, que a União Belgo-Luxemburguesa nos costuma comprar? O quadro comparativo de antes e depois da guerra nos dará a resposta a respeito das principais classes e valores em milhões de cruzeiros (conforme estatísticas brasileiras): (Vide tabela II)

Em troca destas exportações a União nos mandou as seguintes classes de mercadorias (valor, também, em milhões de cruzeiros e conforme as estatísticas barsileiras): (Vide tabela III)

As principais mercadorias exportadas para a Bélgica antes da guerra eram as seguintes (Tabela organizada pelo Serviço de Pesquisas do Conselho Federal de Comércio Exterior para o ano de 1937): (Vide tab. IV)

Em 1947 eram os seguintes os 12 itens principais exportados, cifras em toneladas e em mil cruzeiros (tabela organizada pelo autor segundo o fichário do Serviço de Pesquisas do Conselho Federal do Comércio Exterior): (Vide tabela V)

Entre os "outros produtos" são os seguintes, ainda, de certa expressão: (as cifras significam valor da exportação em milhões de cruzeiros):

Feijão (8,8), Bananas (6,8), Mamona (5,8), Torta caroço de algodão (5,6), Fécula de mandioca (5,5), Torta de linhaça (4,7). *Madeiras compensadas* (3,9), Piaçava (3,4), Arroz sem casca (3,4), Farinha de sagu (3,4), Hematita (3,3), Carnaúba (3,1), Óleo de mamona (2,5), Óleo de Oiticica (2,4), Sisal (1,9), Óleos fixos (1,7), Lã em bruto (1,6), *Ferro fundido* (1,3) Peles de cabra preparadas (1,3), Castanhas do Pará (1,3), Torta de amendoim (1,2), Farinha de milho (1,1), *Frutas em conserva* (0,9), *Algodão em fio* (0,9) *Cafeína* (0,7), MENTOL (0,4), COUROS CURTIDOS (0,4), GALOCHAS DE BORRACHA (0,2), etc.

Da Bélgica nos chegaram, em 1937, as seguintes importações (tabela organizada pelo Serviço de Pesquisas do Conselho Federal do Comércio Exterior): (Vide tabela VI)

Para 1947 apresenta-se a seguinte tabela dos principais itens importados (organizada pelo autor, cifras em toneladas e em mil cruzeiros): (Vide tabela VII)

TRADIÇÃO

A famosa Igreja de Saint Gudule, vista desde o antigo palácio em que se encontram instalados os serviços da municipalidade.

Entre os "outros produtos" importados estão os seguintes, ainda de certa expressão (as cifras significam o valor em milhões de cruzeiros): Linho (matéria prima) (13,3), Tubos (9,5), Transformadores (8,2), Placas e filmes para fotografias (8,2), Máquinas para a indústria têxtil (7,9), Peles de coelho (7,3), Lã (6,7), Chapas galvanizadas para cobertura de casas, vagões, etc. (6,6), Grampos galvanizados para cêrcas (6,0), Triciclos e bicicletas (4,6), Chapas de zinco (4,4), Veículos e acessórios não especificados (4,1), Motores (3,7), Trilhos (3,3), Couros de porco curtidos (3,1), Máquinas para diversas indústrias (3,0), Cloreto de potássio (3,0), Papel para fotografias e plantas (2,5), Máquinas para indústria de madeira (2,3), Cutelaria e ferramentas (1,8), Máquinas para engenharia (1,8), Antimônio para uso industrial (1,6), Geradores (1,5), Tiras de couro para chapéus (1,5), Potassa cáustica (1,4), Arsênico branco (1,3) Matérias gelatinosas (1,2), Fogareiros, fornos, etc. (1,2), Garrafas térmicas (1,1), Chassis (1,1), Papel e seus produtos, produtos químicos em grande variedade, instrumentos de precisão, côres, alcalóides, etc., etc., artigos para instalações elétricas (3,2).

O BALANÇO

Um confronto entre as exportações e importações dá os seguintes saldos — em milhares de toneladas e milhões

Ontem e Hoje

Nestas três fotografias se resumém aspectos tradicionais da Bélgica e sua expansão de capitais. Acima, à esquerda, a tôrre da Catedral de Anvers, e à dirèita, o Palácio dos Príncipes Arcebispos, um dos mais célebres monumentos históricos belgas. Em baixo, instalações das Indústrias Químicas Electro Cloro S. A., que se erguem no Brasil com capitais belgas.

de cruzeiros (mais ou menos na exportação):

	VOLUME	VALOR
1937	+ 26	— 72
1938	+ 171	— 26
1939	+ 50	— 49
1940	+ 35	— 2
1941	17	0,?
1942	—	—
1943	—	—
1944	—	—
1945	+ 47	+ 168
1946	+ 28	+ 617
1947	+ 50	+ 454

Logo se nota que o Brasil, antes da guerra, costumava importar mais (em valor) do que exportava para a Bélgica. Conforme as estatísticas brasileiras de todos os 32 anos de 1913 a 1944, apenas 8 apresentavam um saldo em nosso favor, em contraste com o que acontece com a maioria dos países europeus. Mas há anos, como o de 1934, onde ambos os países alegam balanços deficitários, de modo que alguma coisa não pode dar certo.

Visto que Roberto Simonsen, em seu estudo relativo ao Plano Marshall

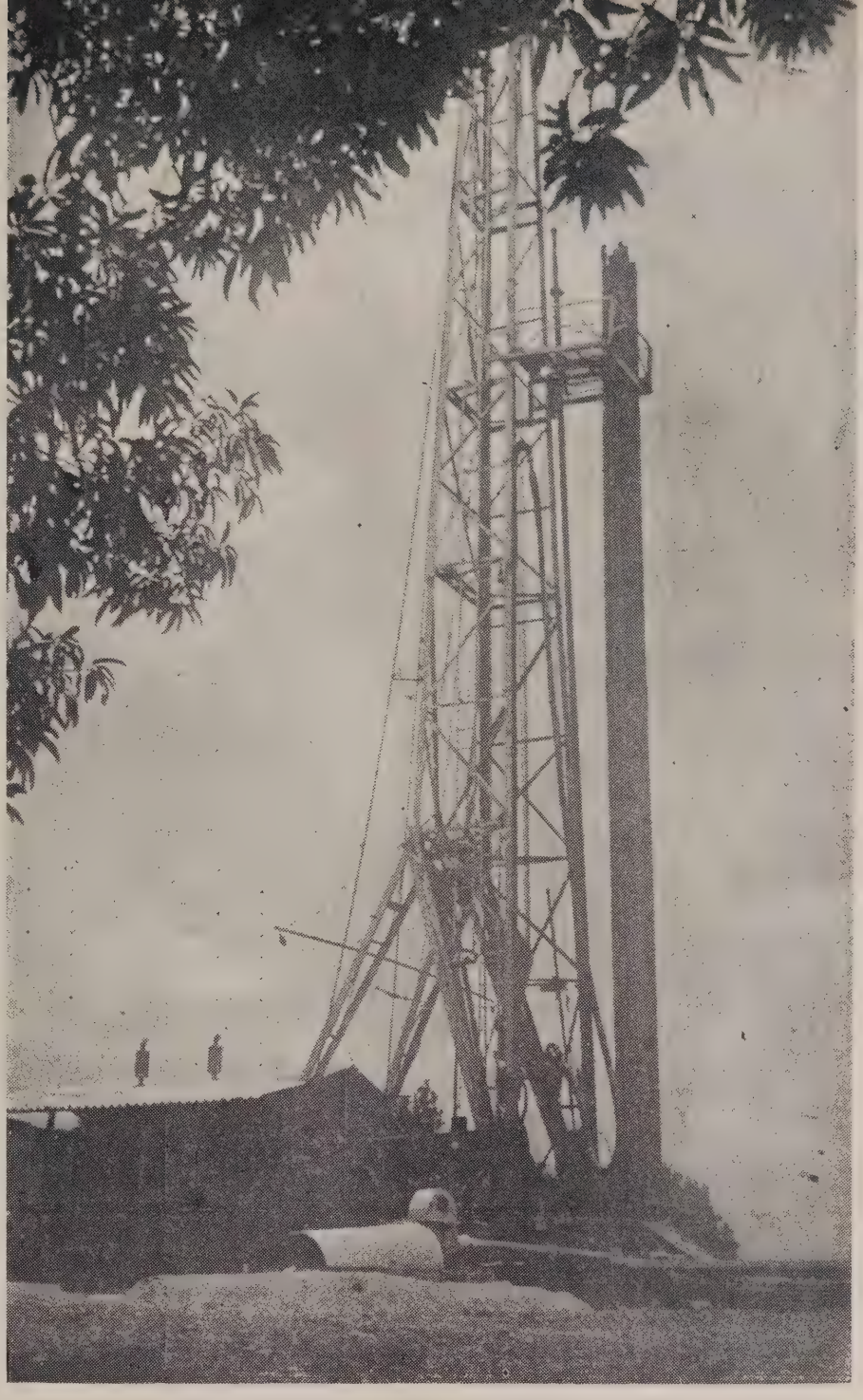
também conta a Bélgica entre os países "deficitários", seria interessante deter-se neste ponto e mostrar que uma diferença de 114.336 toneladas para o triênio 1936-38 e de 135.754 para 1945-47 está indicando, nas estatísticas comparadas, que muitas mercadorias de procedência brasileira não entram nas cifras belgas. Temos de cingir-nos, porém, a constatar que, 31 por cento de tôda a importação da Bélgica só lhe vem a título de trânsito ou reexportação de modo que é de presumir-se, que êste detalhe nem sempre consta das guias de exportação sôbre os quais as estatísticas brasileiras se elaboram, enquanto do outro lado do Atlântico o procedimento é diferente. Vê-se, como é importante a iniciativa da ONU de uniformizar e coordenar as estatísticas de todos os seus países membros. Visto, porém, que o intercâmbio belgo-brasileiro, desde o fim da guerra, tomou indubitavelmente rumo inverso, não é preciso insistir na apuração. Ao contrário: Deve frizar-se que, apesar das falhas nas estatísticas oficiais, agora se registram incontestáveis saldos a favor do Brasil, de modo que as posições se normalizaram e a Bélgica pode ser olhada da mesma maneira, como qualquer outro país europeu.

Entrando, então, na análise de nossa exportação para a Bélgica, por produtos, vemos, em primeiro lugar, o café com 49 mil toneladas e 334 milhões de cruzeiros. O consumo da Bélgica era, antes da guerra, de 47 mil toneladas e, proporcionalmente à sua população, um dos maiores "per capita" na Europa, com 6.389 por ano. E' verdade, que o Congo Belga produz a rubiácea em escala sempre crescente, mas mesmo assim o Brasil, em 1947, forneceu ainda 53,3 por cento das 91.786 toneladas de café importadas pela Bélgica (contra 54,8 por cento antes da guerra).

O algodão é o segundo produto em importância, pois a indústria têxtil belga desempenha relevante papel no conjunto mundial, consumindo 3 por cento de tôdas as fibras do globo. O quinhão algodoeiro ocupa o primeiro lugar com o índice de 270 fusos para cada mil habitantes, superado apenas pela Grã-Bretanha e pelos Estados Unidos. As tradições artísticas seculares fazem com que os tecidos para móveis e os tapêtes belgas encontram mercado muito importante especialmente nas Américas, destinando-se 3/4 da produção desta especialidade à exportação. E' interessante observar como o trabalho valoriza o produto: A importação de 1.004.577 francos de algodão bruto deu não só para cobrir as necessidades internas, mas deixou margem, ainda, para se exportarem 3.521.952 francos de produtos acabados. O Brasil, com 24.000 toneladas, cobriu parte importante das 98.000 toneladas importadas e, como os índices de produção da indústria algodoeira belga, em dezembro de 1947, já tinham superado os de 1938 (em 14 por cento na fiação e em 46,2 por cento na tecelagem) ofereceram-se interessantes possibilidades à nossa exportação. Com a Europa convalescente, porém, não se pode dar prognósticos para longo tempo.

No que diz respeito ao milho a posição do Brasil é regular. Apesar de sua forma "dente de cavalo" não ser muito apreciada pelos criadores de aves e porcos, os maiores compradores na Bélgica, o milho brasileiro conseguiu entrar por ainda lutarem dois dos habituais fornecedores (a Bulgária e a Rumânia), com as consequências da guerra.

Do total de 291.592 toneladas importadas em 1947, 18,86 por cento ou



AINDA CAPITAIS BELGAS

Instalações que começam a ser montadas das Indústrias Brasileiras Alcalinas S. A., fundada sob interêsses belgas no Brasil.

Tabela II

	1937	1938	1939	1945	1946	1947
Animais vivos	—	—	—	—	—	0,50
Matérias primas	81	161	52	59	390	399
Gêneros alimentícios	79	121	108	110	391	593
Manufaturas	0,4	0,4	0,1	0,02	2	3

Tabela III

	1937	1938	1939	1945	1946	1947
Animais vivos	0,2	0,5	—	—	—	—
Matérias primas	61	45	53	—	95	231
Gêneros alimentícios	0,2	2	1	—	0,3	1,7
Manufaturas	172	163	155	—	70	308

Tabela IV

PRODUTOS	QUILOS	CRUZEIROS
Café	14.251.320	43.967.033
Algodão em rama	6.116.622	25.688.008
Ferragens	47.088.872	17.851.354
Frutas oleaginosas	23.576.347	17.512.366
Peles e couros	2.909.870	12.070.134
Frutas de mesa	12.630.606	7.528.274
Minérios	31.776.981	5.857.509
Minerais preciosos	8	5.605.637
Produtos de matadouro e caça	3.059.855	4.988.450
Cereais	6.624.740	2.886.450
TOTAL	148.035.221	143.934.826
Outros Produtos	15.346.963	16.759.574
TOTAL GERAL	**163.382.284**	**160.694.400**

Tabela V

PRODUTOS	QUANTIDADE K.	VALOR Cr$
Café	48.926	304.619
Algodão em rama	23.983	265.205
Milho	54.969	82.087
Farinha de mandioca	29.649	41.683
Quirara e cangica de arroz	12 628	34.408
Manteiga de cacao	1.153	29.718
Fumo em folha	2.777	27.020
Pinho	9.598	14.699
Couros vacuna	1.313	13.264
Laranjas	7.151	12.167
Cacao em amêndoa	983	10.034
Tapioca	1.819	9.292
TOTAL	194.859	874.196
Outros produtos	76.432	121.002
TOTAL GERAL	**271.291**	**874.196**

sejam 54.969 couberam ao Brasil. O aumento previsto para a população alada e suína e a diversificação da produção brasileira, torna bem possível que a Bélgica continue a comprar nosso milho, caso nossos preços possam competir com os dos principais concorrentes (Argentina e Austrália).

No que diz respeito às laranjas, a Bélgica, que em 1936 nos comprou 6.592 tonaladas, tem superado esta quantidade em 1947, importando 7.515 toneladas. E' de mencionar que a Bélgica, em 1939, consumiu 8,34 por cento de nossa exportação, ocupando o quarto lugar entre nossos fregueses (Inglaterra 36,41 por cento, Argentina 35,62 por cento, Holanda 10,05 por cento).

O arroz, do qual o país do Rei Alberto era nosso segundo freguês (1939 11,8 por cento) tem hoje, com quirera e cangica, o quinto lugar entre os principais produtos exportados para lá.

Das 18.412 toneladas de fumo globais, importadas em 1947 pela Bélgica, 16 por cento procederam do Brasil. No conjunto as exportações brasileiras perfizeram 2,36 por cento das importações belgas (contra 1,39 antes da guerra) e 4,70 por cento das exportações brasileiras (contra 3,6 por cento em 1938). Nota-se que ganharam reciprocamente mais influência.

Passando para o outro lado do intercâmbio com a União Belgo-Luxemburguesa surge como produto mais importante o cimento, absorvendo (1947) 19,79 por cento do valor e nada menos de que 70,7 por cento do volume de nossas importações daquele país. Apesar das destruições da guerra e os esforços incomuns impostos consequentemente às indústrias de material de construção a Bélgica nos enviou 156.759 toneladas em 1947 contra 5.428 em 1939 aumentando portanto, trinta vêzes. Exemplo estupendo da sua capacidade reconstrutiva. E' verdade que aquêle país se acha em situação privilegiada quando comparado com outros países, pois era um dos primeiros a ser libertado durante a guerra e a ajuda aliada em dólares e material logo lhe era proporcionada em escala tôda especial, por ter-se tratado de uma base de aprovisionamento e de importante área de formação de exércitos desembarcados no continente. Mas mesmo assim a triplicação do cimento exportado para o Brasil não deixa de impressionar.

O segundo lugar na importação brasileira (1947), é ocupado pelos arames galvanizados, farpados e nus. Convém falar logo de todo o grupo de produtos siderúrgicos e suas manufaturas, como arames, aço, máquinas, veículos, aparelhos, etc., pois êstes têm posição preponderante entre os principais itens importados, tanto antes quanto depois da guerra. Êstes

produtos, desde os mais simples até aos motores mais possantes, construções metálicas ou instrumentos de precisão conquistaram, para a Bélgica, seu lugar entre as maiores nações industriais da Europa e foram sempre um dos fatôres essenciais em seu intercâmbio com o Brasil. Esta indústria é favorecida, na Bélgica, pela existência de jazidas de carvão e vias aquáticas, que possibilitam uma produção a baixo custo, à semelhança do que acontece com o Ruhr. E' lógico que, sem o concurso do carvão barato e de grande oferta ela não se poderia ter desenvolvido sôbre bases sólidas. As importações brasileiras de produtos metalúrgicos deram, nos anos de 1935 a 1939 os seguintes resultados (em toneladas):

1935	283.980
1936	311.702
1937	419.083
1938	261.030
1939	317.183

Desde então, porém, as indústrias de aço, alumínimo, cobre, zinco e chumbo, a fabricação de motores, etc., tomaram impulso entre nós, de modo que certos tipos de importação belga estão condenados a diminuírem aos poucos. Mas: tendo experimentado grande incentivo no Brasil, também a indústria de transportes e, estando a industrialização e eletrificação do país em franco progresso, resulta como consequência lógica uma demanda crescente de máquinas para construir estradas, portos ou barragens, de locomotivas, automóveis, pontes, vagões, bondes e aviões, precisamos sempre mais centrais elétricas, estações de alta tensão, transmissoras de eletricidade a grande distância, material para a eletrificação das estradas de ferro, transformadores, tubos, geradores, centrais telefônicas, guindastes, frigoríficos, etc., etc. Estando a Alemanha, praticamente, ausente do mercado mundial, logo se vê que a Bélgica está credenciada a fornecer sua contribuição na indústria pesada e leve. Visto que ela, desde o fim da guerra, nos compra mais que nos vende (saldo favorável de 1.239 milhões de cruzeiros em 1945-47, conforme estatísticas brasileiras), seria interessante, equilibrar-se a balança de pagamentos com uma maior importação desta classe. Sob êste ângulo está, o Sr. A. de Smaele, Ministro de Reequipamento Nacional da Bélgica, perfeitamente com a razão, quando escreve ("Restauração da Bélgica", publicação da Casa da América Latina, Bruxelas): "A Bélgica saúda os esforços dos países latino-americanos para sua industrialização como uma nova contribuição à prosperidade do mundo. Longe de experimentar alguma inquietação para o futuro quanto a certos de nossos mercados exteriores, sabemos que a industrialização significa elevação do nível de vida, aumento do poder de compra, e por conseguinte, desenvolvimento da capacidade de importação. Esta industrialização, pois, favorece o resto do mundo tanto, como à própria América Latina."

Tabela VI

PRODUTOS	QUILOS	CRUZEIROS
Ferro e aço (manufaturas de matérias primas de origem mineral)	59.207.385	61.365.713
Veículos e acessórios	14 827.536	36 757 763
Ferro e aço (matéria prima de origem mineral)	27.328.600	27.880.397
Máquinas, aparelhos elétricos e artigos eletrotécnicos	898.126	26.200 319
Cabelos e peles	169.684	14.444.481
Louça, vidros e outros produtos	9.937.084	9.912.764
Manufaturas de fibras vegetais	304.609	8.935.123
Cânhamo, juta, linho e rami	1.149.514	3.505.133
Lã	112.863	3.237.779
Máquinas, aparelhos e utensílios para as indústrias	773.479	2.937.119
TOTAL	114.708.880	195.015 491
Outros produtos	22.412.542	38.570.532
TOTAL GERAL	**137 121.422**	**233.586.023**

Tabela VII

PRODUTOS	QUANTIDADE	VALOR
Cimento	156.759	107.012
Arames (farpado e nu)	8.630	38.311
Tecidos e roupas de linho	277	37.626
Aços (diversos)	8.742	36.956
Lâminas de vidro	8.007	33.782
Ferro (matéria prima)	6.835	27.498
Vagões e vagonetes	4.178	26.069
Aparelhos telefon. e telegraf.	114	18.157
Batatas	9.124	17.722
Cantoneiras e semelhantes	5.566	17.402
Óxido de zinco	1.678	12.669
Ônibus, ambulâncias, etc.	933	10.794
TOTAL	210.843	383.878
Outros produtos	10.828	156.734
TOTAL GERAL	**221.671**	**540.612**

Deveríamos falar, ainda, dos produtos químicos, tanto das anilinas para as indústrias, quanto dos adubos, importantíssimos na fixação duma agricultura nômade; das chapas, filmes e papéis para fotografias, substituindo os alemães; do linho, das bicicletas e de tôda esta grande variedade de objetos da qual nossas compras na Bélgica se estão compondo. A falta de espaço, porém, nos constrange a encerrar esta análise e enumeração dos infindos itens estatísticos, para podermos lançar um golpe de vista, pelo menos, sôbre a "importação invisível" que se realiza através da navegação, serviços bancários e transferência de dividendos.

Os fretes e passagens do "Lloyd Real Belga" e da "Compagnie Maritime Belge" são contrabalançados, até certo ponto, com os rendimentos que o "Lloyd Brasileiro" recebe em suas escalas no pôrto de Antuérpia. O Banco Ítalo-Belga provou ser muito prestimoso desde que iniciou, em 1911, suas atividades no Brasil. Suas sucursais em Buenos Aires, Montevidéu, Londres e Paris e seu entrelaçamento com o "Banque de la Societé Générale de Belgique", com ramificações no Congo, nos Estados Unidos, no Egito, no México e na China, servem de ponto de apoio e base de operações tanto aos capitais belgas, quanto aos negócios intercontinentais do Brasil, pois na maioria dos casos os fundos pró-

prios dum exportador industrial ou comerciante não são suficientes para financiar suas vendas além das fronteiras, sobretudo quando o país de destino é afastado e os prazos de pagamento longos.

Os investimentos de dinheiro e técnica belgo-luxemburguesa em nossas indústrias também deram bons resultados. No passado criaram-se, no Brasil, a Cia. Siderúrgica Belgo-Mineira, em Sabará e Monlevade, a "Societé Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro" e a rêde da Estrada de Ferro Rio Grande do Sul, que passou, mais tarde, para o govêrno federal. Nos últimos anos capitais brasileiros se uniram à técnica belga para montar em Elclor (Estado de São Paulo), as indústrias químicas ELECTRO-CLORO S/A, usina de grande importância para muitas das nossas fábricas, porque as libertará, em parte, da necessidade de importar soda cáustica e produtos clorados, empregados na indústria de "rayon", na extração de cafeína, no tratamento de óleos vegetais, na desidratação do álcool, na lavagem química de tecidos, no desgraxamento de lãs e metais, na indústria de inseticidas, na purificação da água, etc., etc. Outra indústria brasileira, a de ALCALINAS, está organizada nos mesmos moldes, aproveitando financiamento parcial, "know how" e aparelhamentos belgas para o estabelecimento, em Pôrto d'Anta (na confluência do Rio do Sal com o Rio Sergipe, a 6 quilômetros do centro da cidade de Aracaju), de uma grande fábrica. Três poços de pesquisa no município de Cotinguiba (Estado de Sergipe), já foram perfurados com uma profundidade de 4.000 pés cada um, e mais do que 15 milhões de cruzeiros, investidos, até agora, em estudos e maquinário especializado, dão bem uma prova de como pode ser mutuamente vantajosa uma "importação invisível" desta categoria.

CONJUNTURA ECONÔMICA

Acompanhe a evolução da economia brasileira e mundial, lendo

"CONJUNTURA ECONÔMICA"

publicação mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas. Nas principais livrarias, bancas de jornais, etc.

AVULSO..... Cr$ 10,00
ASSINATU A ANUAL..... Cr$ 100,00

★

INFORMAÇÕES, ASSINATURAS, ETC., NA

REDAÇÃO: Praia de Botafogo, 192

Tels.: 26-6034 - 26-6108 - 26-5877

ENDERÊÇO POSTAL: Caixa Postal, 4081

RIO DE JANEIRO

BENELUX

Dando por findas, agora, as nossas considerações sôbre a Bélgica, voltamos ao ponto de partida, que é o "Benelux". Não se pode fechar os olhos perante o fato de que esta união econômica terá que superar certas dificuldades, ainda, antes de tornar-se uma realidade. Uma destas dificuldades é a diversidade nos princípios econômicos reinantes nas duas partes: Enquanto a Bélgica está praticando o liberalismo até o ponto que, de 100 cidadãos, 22 apenas sabem o que é o Plano Marshall (Inquérito do IUIES), a Holanda, tradicionalmente também liberal, passou, por fôrça de necessidade, a uma economia dirigida inspirada na austeridade britânica. As emprêsas particulares não estão nacionalizadas, mas são fiscalizadas rigorosamente e sujeitas a inúmeras regulamentações. Esta diferença no procedimento belga e holandês é condicionada, essencialmente, pelo fato de que a Bélgica dispõe, ao contrário da Holanda, de uma colônia rica e pacífica que lhe fornece matérias primas e rende muito bem. O Congo Belga, contribuindo com 80 por cento na produção mundial de diamantes e enviando estanho, cobre, urânio e muitas outras matérias às indústrias de armamentos aliados, possibilitou à Bélgica acumular, já durante a guerra, consideráveis haveres em dólares. Com êstes fundos e esta fonte de rendas intata o país do Rei Alberto conseguiu reconstruir seu equipamento industrial logo depois do fim das hostilidades. Restaurou seus portos e estradas de ferro com a ajuda, ainda, dos exércitos libertadores, e reiniciou rapidamente suas exportações, passando mais depressa para a normalização de sua vida econômica, do que qualquer outro dos aliados europeus. Após uma deflação drástica (1944) se seguiu uma desvalorização vagarosa e moderada, que estimulava negócios e preços de um modo que êstes, hoje, são bem mais elevados do que na vizinha Holanda. Observa-se a política de mantê-los altos, para contrabalançar a subida nos preços de importação. Mas mesmo assim os depósitos bancários na "Caisse Générale d'Espagne et de Retraite" estão aumentando (em consequência, talvez, dos altos salários), provando-se com isso, que o senso de poupança do po-

vo não foi abalado pelo mêdo de qualquer ulterior inflação. Por enquanto parece que a "vox populi" está com a razão. O "deficit" no balanço de pagamento belga que era de 5,5 bilhões em 1947, foi mais do que compensado pelo afluxo de empréstimos (3,3 bilhões) e pelo repatriamento de haveres (5,0 bilhões), de modo que o franco belga é, ao lado do franco suíço, a moeda européia, que tem um valor-par internacionalmente aceito.

A Holanda, por seu lado, empobreceu pela guerra. Suas colônias foram invadidas pelos japonêses, e até hoje a "mãe-pátria" tem que dispensar um milhão de dólares por dia em esforços militares para reconduzi-las ao seio de seu convício. E' lógico que isso resulta num orçamento altamente deficitário e em impostos muito mais elevados do que na Bélgica. Após uma ligeira depreciação da moeda a Holanda passou a observar uma política conservadora de tendência deflacionista, para afastar qualquer perigo de desvalorização da moeda, pois uma vez deflagrada seria difícil contê-lo. Uma das dificuldades é, ainda, que o govêrno neerlandês está subvencionando os artigos de consumo, para evitar o mal-estar social dos mal-assalariados trabalhadores, pois com isso o "deficit" estimado para 1948 chega a 598 milhões de dólares. O balanço com a Bélgica é desfavorável e, apesar de um convênio, fixando a relação entre o florim e o franco, não há perspectiva imediata de que a Holanda possa pagar à Bélgica esta dívida comercial. Por isso o franco belga é negociado no câmbio negro holandês por um preço cêrca de 40 por cento acima de seu valor oficial. Não é de admirar, então, que as votações a respeito da união econômica tenham dado, nos respectivos países, resultados diferentes:

BÉLGICA		
3 de Julho 1947	Câmara dos representantes	
	135	favoráveis
	5	contra
	21	abstenções
12 de Agôsto 1947	Senado	
	93	favoráveis
	12	contra
	21	abstenções
HOLANDA		
2 de Julho 1947	Segunda Câmara	
	Unanimidade por aclamação	
20 de Julho 1947	Primeira Câmara	
	Unanimidade por aclamação	
LUXEMBURGO		
2 de Julho 1947	Câmara de deputados	
	45	favoráveis
	5	abstenções

E um inquérito simultâneo do "Institut belge d'opinion publique" e do "Institut Gallup" neerlandês obteve as seguintes respostas à pergunta, se a criação do "Benelux" é uma coisa boa ou não:

	NA BÉLGICA		NOS PAÍSES BAIXOS
	Gente de língua francesa	flamenga	
sim	69%	69%	83%
não	7%	5%	5%
sem resposta	24%	26%	12%

No comércio mundial os Países Baixos cobriram apenas 57 por cento de suas importações com exportações, ao passo que a Bélgica o fêz na proporção de 90 por cento (Relatório do Rotterdamsche Bank, n. 4, fim de 1947). O auxílio do programa de recuperação européia é de 600 milhões para a Holanda e de 295 milhões para a Bélgica. Isso contribuirá, sem dúvida, para melhorar a posição da Holanda, mas mesmo assim o país será obrigado a ajustar seus preços ao mercado mundial, elevando-os juntamente com os salários, para igualá-los até 1950 aos do regime de livre iniciativa belga. Esta árdua tarefa deve ser executada com todo cuidado, para não provocar graves inconvenientes de caráter inflacionista. Por acaso certos acontecimentos, verificados na Bélgica, nas últimas semanas, vêm facilitar esta aproximação, pois o mercado belga começa a apresentar sintomas de saturação. As vendas estão diminuindo, o govêrno, que era até há pouco o campeão da liberdade no comércio, pôs fim, de repente, às entradas de produtos estrangeiros concorrentes aos nacionais, e os preços estão caindo, indo, com isso, ao encontro da alta exigida da Holanda.

Êste é o momento psicológico para o Brasil agir. Fomentando suas exportações para ambos os países, aproveitando o tempo dos preços e divisas mais acessíveis, pode abrir, para si, mais amplos mercados e fontes de importação e assegurar, para si, os elementos essenciais ao seu próprio progresso econômico. A melhor política a seguir é a de dar o maior apoio à qualquer iniciativa que possa diminuir as dificuldades na criação do "BENELUX". Por motivos de política interna (equilíbrio entre valões e flamengos), há na Bélgica tendências para incluir na França na união econômica, desejo aliás justificado por motivos econômicos. Pois o "BENELUX" supera, quanto a capacidade de produção e exportação, ligeiramente à França. Se o potencial da Alemanha fôr aumentado, então a França teria que enfrentar a concorrência de dois poderosos conjuntos econômicos, com os quais teria que fazer tudo, para preservar-se. A inclusão da França no "BENELUX", porém, fortalecer-lhe-ia a posição e viria criar uma indiscutível superioridade francesa sôbre a concorrência alemã. Nesta altura devia saltar aos olhos, também da Alemanha, que devia ser mais vantajoso participar desta união do que ficar fora dela.

E com isso seria completa e definitivamente afastado o "perigo alemão", espectro que há gerações e gerações está perturbando a tranquilidade dos estadistas franceses.

Vê-se destas considerações político-econômicas finais que, fomentar o intercâmbio com os países empenhados em formar o "BENELUX" e ajudá-los na realização da união econômica pode significar, ao mesmo tempo, trabalhar, pela aproximação dos povos europeus e, quiçá, pela paz no mundo. Neste sentido talvez não seja tempo perdido, escrever-se todo êste longo trabalho sôbre um tema tão complexo e espinhoso, como o é o "BENELUX".

PARIS

Centro de tôdas as coisas.

O autor acaba de regressar da Europa, onde estêve por vários meses realizando um curso na Sorbonne. Nesta oportunidade, visitou os principais países europeus, entrando em contato íntimo com seus problemas.

Sôbre a crise inglêsa escreveu Celso Furtado valioso trabalho já publicado pelo OBSERVADOR, que agora oferece a seus leitores uma análise da evolução da política financeira inglêsa.

Tempo de leitura: 15 minutos.

FRANÇA

Evolução da Política Financeira

Celso Furtado

A POLÍTICA financeira francesa vem de entrar na quarta fase do drama iniciado com a Liberação. Há realmente qualquer coisa de dramático nessa luta empreendida pela França para recuperação de uma saúde econômico-financeira que a guerra atingiu profundamente.

Essa mudança periódica de política financeira se por um lado denuncia instabilidade e insegurança, por outro revela um desejo sempre vivo de acertar. Se se tem em vista, ademais, a instabilidade da conjuntura internacional e as flutuações da política financeira de outras nações chaves, compreende-se que as variações francesas não são apenas um tateamento mas também um propósito de não se deixar ultrapassar pelos acontecimentos.

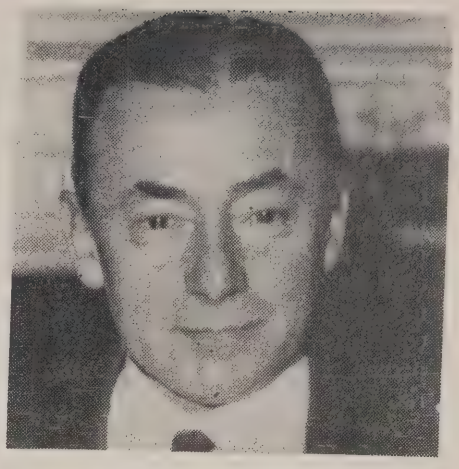
No momento da Liberação a situação econômico-financeira da França era quase catastrófica. Se somamos o ano de 1938 como base constatamos que a produção nacional estava reduzida a menos de metade. Os salários, bloqueados, se tinham conservado no índice 170, e os preços em grosso, igualmente bloqueados, no índice 266. Por outro lado o índice dos valores a rendas variáveis havia subido a 769, e a circulação monetária tinha passado de 100 a 627 bilhões de francos e a

MAYER

Criou um plano financeiro. Desvalorizou o franco.

SCHUMMAN

Sustentou o plano Mayer num gabinete de seis meses.



REYNAUD

Tentou modificar o plano, valorizou o franco, caiu.

massa monetária total (circulação monetária + depósitos em banco + contas de cheques postais) de 168 a 871 bilhões. A dívida pública havia subido de 362 para 1.523 bilhões de francos.

A guerra e a ocupação empobreceram a França em cêrca de 990 bilhões de francos 1938. Convém ter em conta que a renda nacional, expressa em valores de produção, era em 1938, de 360 bilhões. As destruições materiais (imóveis, transportes, etc.) ascenderam a 469,3 bilhões; os alemães desviaram do pais, em capitais, 299,2 bilhões, o resto sendo atribuível ao esgotamento de estoques, precariedade na conservação do material, etc.

O problema número 1 para a França era o do restabelecimento da produção nacional, e êste problema envolvia um segundo: o do finanaciamento da reconstrução. O Conselho do Plano estimou em 700 bilhões de francos 1938 o esfôrço financeiro necessário ao restabelecimento do nível de produção de antes da guerra, restauração de imóveis e reconstituição de estoques.

A situação da economia francesa em 1938 pode servir-nos de elemento ilustrativo para compreensão das dificuldades do após-guerra. Para uma renda nacional de 360 bilhões, a diferença entre o valor de produção e o do consumo nacionais — isto é, a margem passível de ser invertida para aumento da produção — era de 70 bilhões, aí compreendidos 50 bilhões destinados à conservação dos capitais. Em outras palavras, apenas 20 bilhões de francos (metade dos quais em 38 eram absorvidos com armamentos) ficavam disponíveis para a formação de capitais novos.

Os dados acima indicados deixam bem claro que o auto-financiamento da reconstrução francesa só seria possível através de uma diminuição da parte da renda nacional destinada ao consumo ou através de um aumento da produção acima do nível de 1938.

Ocorre porém que o após-guerra trouxe, ao lado dos problemas de reconstrução outros não menos agudos de reivindicações sociais. O prolongado esfôrço a que a guerra submeteu as classes trabalhadoras, o agravamento da luta de classes assimilada em grande parte ao conflito entre colaboracionistas e resistentes, o fato mesmo de que as reivindicações sociais se haviam completamente frustrado no correr das últimas décadas — um conjunto de circunstâncias colocou os dirigentes da França em face de uma quase-revolução social nos dias da Liberação. A atitude complacente dos dirigentes de algumas das maiores emprêsas em face do ocupante, tornou imperativa uma política de nacionalizações. Algumas vêzes — como foi o caso de Renault — procurou-se resolver uma situação considerada grave com a ocupação total das usinas e escritórios pelos operários.

O problema que se propunham os dirigentes da França neste após-guerra era conciliar reformas de estrutura fundamentais com a necessidade de uma imediata reconstrução da economia nacional. A reconstrução exigia uma ampla cooperação das classes trabalhadoras e dos quadros dirigentes. Ora, as reformas de estrutura acarretavam o descontentamento dêstes últimos tanto quanto o seu adiamento provocaria imediata reação dos sindicatos obreiros. Êste conflito se prolonga até hoje na luta pró e contra nacionalizações.

A POLÍTICA FINANCEIRA DO GOVÊRNO PROVISÓRIO

Duas orientações diversas surgiram no seio do Govêrno Provisório relativamente à política financeira a ser seguida. Havia que fazer face a um extraordinário excedente de massa monetária e à necessidade de aumentar a produção. Só assim seria possível restabelecer o equilíbrio entre preços e salários. M. Mendès-France advogou a tese de uma redução substancial na massa monetária considerada excedente. Seria feita a troca imediata dos bilhetes de banco com a neutralização de uma parte substancial dêstes. Ao mesmo tempo seria estabelecido um contrôle dos haveres mobiliários e dos meios de repartição. Só então seria viável um bloqueio de preços e salários. A "punção" monetária apresentaria ainda a virtude de paralizar o mercado negro.

O Govêrno De Gaulle preferiu, entretanto, seguir a orientação mais contemporizadora da corrente Pleven, radicalmente adversária de tôda medida que se fundasse mais no arbítrio das autoridades que na colaboração das classes dirigentes. Assim a deflação brusca do meio circulante foi substituída por um Empréstimo da Liberação que arrecadou pouco mais de 160 bilhões de francos (novembro de 1944). À base desta medida o govêrno conseguiu estabilizar preços, salários e moeda até a primavera de 45.

A debilidade destas primeiras medidas repercutirá na evolução da política financeira francesa dos três anos subsequentes. A existência de um excedente monetário será durante algum tempo um instrumento perturbador da repartição e um veículo facilitador do mercado negro. Quando os preços começaram a subir a partir de abril de 45, o govêrno contemporizou na esperança de conseguir um novo equilíbrio em nível mais elevado entre preços, salários e circulação monetária.

Ao mesmo tempo que acreditava atingir êsse novo equilíbrio, o govêrno tomava uma série de medidas a fim de eliminar o "deficit" orçamentário e de reconstituir o comércio exterior da França. A 4 de junho de 45 foi realizada uma troca de bilhetes de banco, mas ao par e sem retenção ou bloqueio. O objetivo seria de neutralizar os bilhetes destruídos ou desviados pelos alemães e de fazer um inventário das disponibilidades de cada cidadão. Êsse inventário seria um ponto de partida para o lançamento de um novo impôsto sôbre o capital e sôbre o enriquecimento. A fim de facilitar a reconstrução foi nacionalizado o crédito. Com o objetivo de recomeçar as exportações foi desvalorizado o franco (26 de dezembro de 45).

Como era natural, a desvalorização do franco agiu sôbre as exportações e sôbre as importações. Como as importações apresentavam um volume extremamente mais importante que o das exportações (o "deficit" da balança comercial relativa a 1945 ascendeu a 43 bilhões), a alta de preços das mercadorias importadas repercutiu imediatamente sôbre o custo de vida. O índice geral dos preços em grosso subiu de 461 para 521, em fevereiro de 1946.

AS TRÊS EXPERIÊNCIAS DO GOVÊRNO SOCIALISTA

As vacilações da política financeira dos gabinetes socialistas retratam o desejo de consertar os erros da política dos governos anteriores sem entretanto se afastar fundamentalmente da linha desta. As três experiências tentadas em julho de 46, dezembro de 46 e novembro de 47 representam um conjunto de medidas de superfície e de paliativos.

No verão de 46 o desequilíbrio entre preços em grosso, preços em retalho e salários assumia já um aspecto de gravidade. O govêrno se propõe a combater a inflação com simples medidas orçamentárias. Pretendia neste sentido realizar economias "massivas" e aumentar as receitas fiscais. No sentido de influenciar a conjuntura propunha-se uma ação sôbre os preços na alta e na baixa. O objetivo central dessa política era "salvar a moeda".

O balanço dessa primeira experiência socialista que comportara um novo reajustamento entre preços e salários, apresentou um acréscimo de 100 bilhões na circulação monetária (em 4 meses) e uma alta de 47 por cento no custo da vida. Encerrava-se o ano de 46 com um "deficit" na balança comercial de 132 bilhões.

A segunda experiência socialista, chamada experiência Blum, embora superficial e empírica como a anterior, não deixou de ter repercussão bem mais significativa. O govêrno decidiu subitamente promover uma baixa autoritária geral de preços que se se realizaria em duas fases de 5 por cento (3 de dezembro de 46 e 24 de fevereiro de 47). A medida foi seguida de uma contração dos créditos bancários que deveria determinar o escoamento dos estoques. Tudo foi feito com um grande aparato de propaganda. A procura, na espectativa da nova baixa, se contraiu e a repercussão no mercado negro de ouro e de divisas foi imediata.

Tais medidas de superfície seriam necessariamente de efeitos passageiros e nem sequer aflorariam as causas pro-

APÓS longos anos de trabalho é justo descansar. Mas, quantos o poderão fazer? Quantos não estarão obrigados a prosseguir ainda e sempre, até às últimas fôrças? Seja previdente. Inclua-se desde já entre aquêles que o poderão fazer. Prepare-se, enquanto é tempo, para tranquilizar o fim de sua jornada, quando os anos de luta incessante reclamarem merecido descanso. Subscreva, hoje mesmo, títulos da Prudencia Capitalização.

★ Procure conhecer, sem compromisso, os planos da Prudencia Capitalização, nos suas vantagens reais e garantias sólidas, legais, absolutas.

PRUDENCIA CAPITALIZAÇÃO

PANAM — Casa de Anúncios

fundas do desequilíbrio. Os preços em grosso só foram atingidos com um grande atraso e nenhuma medida concreta foi tomada para aumentar a produção.

Em face do desenvolvimento inexorável do processo inflacionista — em agôsto os salários foram aumentados de 11 por cento e em outubro o índice dos preços estava em 1.122 — o govêrno socialista tentou uma última experiência para "salvar a moeda". Certos preços foram liberados. O govêrno pretendeu entretanto evitar nova alta do custo de vida controlando os preços dos gêneros alimentícios. Neste sentido foi introduzido o sistema das etiquêtas nas quais cada vendedor afixava o preço de compra e de revenda do produto em questão. O próprio comprador poderia controlar a margem de lucro.

Medidas dessa natureza que se efetivam nos mercados, não poderiam de nenhuma forma influenciar os preços em grosso que continuaram sua curva ascendente. A circulação monetária, por seu lado, continuava a evoluir no mesmo sentido.

O PLANO MAYER

A subida ao poder, em dezembro de 47, do gabinete Schumann, levou ao Ministério da Economia Nacional o radical-socialista, homem de conhecidas tendências liberais, René Mayer. A êsse momento a Comissão do Balanço havia apresentado um magnífico relatório sôbre as perspectivas da economia francesa para 1948. Êsse relatório inventariava os recursos e as necessidades da economia do país e punha em evidência o desequilíbrio fundamental existente na mesma. Se os preços sobem, dizia o relatório, é que sôbre recursos nacionais reduzidos pela guerra e pela ocupação e que ainda não permitem um nível de vida comparável ao de antes da guerra, se exerce a pressão de uma procura geral que não pode ser satisfeita. Assim os particulares para seu consumo; o Estado para o funcionamento dos seus serviços, e as emprêsas para manutenção, reconstrução e ampliação de seu equipamento em capital — todos êsses três grupos de consumidores exercem sôbre o mercado uma pressão maior que a que êle pode suportar nas condições atuais. Em síntese: a alta incessante dos preços — causa da alta dos salários e da instabilidade econômica — resulta do excesso da procura (dos particulares, do Estado e das emprêsas) sôbre o total dos recursos disponíveis (produção e importação menos exportação).

A Comissão apresentou o seguinte quadro comparativo dos recursos e da procura no conjunto da economia francesa, para 1948:

RECURSOS	(em bilhões de frs.)	PROCURA	
Produtos Agrícolas	1 765	Serviços Públicos	552
Produtos industriais	2 212	Inversões públicas e priv.	968
Serviços prestados p/Estado	387	Renda dos particulares despendida no sonsumo	3 739
Outros serviços	271		
Produto Nacional bruto	4 635	Total da procura	5 259
Importações	437	Excesso da procura sôbre os recursos	365
Exportações	178		
Excedente vindo d/exterior	259		
TOTAL DOS RECURSOS	**4 894**		

Êste "deficit" deveria ser acrescido de 170 bilhões resultantes da alta de salários e de outras despesas que tiveram lugar em novembro por ocasião da greve geral. Ademais havia que ter em conta a repercussão negativa dessa greve no desenvolvimento da produção. O "deficit" da balança comercial para 1947 fôra de 133 bilhões. A circulação subia já a 900 bilhões e o estoque de ouro do Banco de França descera de 1.778 toneladas (setembro de 44) para 393.

O objetivo central do plano Mayer era restabelecer o equilíbrio entre recursos e procura nacionais. Neste sentido se procederia a uma dupla operação: por um lado o govêrno agiria para reduzir as possibilidades de compra e a inflação monetária. Por outro lado cessaria de cobrir suas despesas correntes por meio de avanços sôbre o Banco de França, isto é, através de emissões. Entre as primeiras medidas figuravam um empréstimo forçado e a retirada brusca da circulação dos bilhetes de 5.000 francos. Entre as segundas inscreviam-se medidas drásticas de economia a serem realizadas sôbre as despesas governamentais: redução de 10 por cento nos gastos civis e licenciamento de 150.000 empregos públicos.

Ao lado destas medidas que pretendiam agir sôbre a procura, o plano apresentava outras que se destinavam a aumentar os recursos disponíveis. Neste terreno havia dois objetivos a atingir: a) reequilíbrio entre preços e salários; b) aumento da produção.

Não sendo possível aumentar a produção rapidamente, o govêrno pretendia agir sôbre a oferta aumentando as importações. E com êste objetivo foi desvalorizado o franco em 80 por cento contra o ponto de vista do Fundo Monetário Internacional e malgrado a obstinada oposição do govêrno inglês. Com a desvalorização e o restabelecimento parcial do mercado de ouro e de divisas, o govêrno esperava atrair para a França os capitais nacionais existentes no estrangeiro, aumentar substancialmente as exportações e assim poder financiar as importações que viriam exercer sôbre o mercado interno a pressão necessária ao restabelecimento do equilíbrio entre procura e oferta.

A retirada brusca da circulação dos bilhetes de 5.000 francos — a massa monetária ficou bruscamente amputada de mais de uma têrça parte — permitiria ao mercado livre de ouro e de divisas de se estabelecer em condições favoráveis. Por outro lado, a retenção temporária dêsses bilhetes provocaria um desafôgo na procura e possibilitaria uma maior efetividade do empréstimo forçado. O govêrno se comprometia a utilizar o fruto dêsse empréstimo — a Assembléia Nacional reduziu-o o de 150 para 125 bilhões de francos — no financiamento do plano de reconstrução e equipamento, assegurando assim para o futuro um aumento efetivo da produção.

O plano Mayer, não obstante sua feição exterior intervencionista, era no fundo essencialmente liberal. Visava uma progressiva liberdade do mercado com a eliminação por etapas dos instrumentos de contrôle da produção e da distribuição ainda existentes.

A política econômico-financeira francesa evoluiu, desde a Liberação marcadamente para a direita. A primeira orientação dirigista e socializante que culminou com as nacionalizações — carvão, eletricidade, crédito, etc. — foi progressivamente se metamorfoseando em intervenções indiretas — na alta e na baixa dos preços —

do gôsto dos governos socialistas, até se transformar nas formas sutis de liberalismo que se escondiam por trás das fórmulas empíricas do plano Mayer.

O problema que está na base da crise econômica francesa — e que não pode ser resolvido com simples medidas de ordem financeira — é o da redução do padrão de vida da população. O financiamento da reconstrução implica na compressão do volume atual do consumo, isto é, num abaixamento do atual nível de vida. O govêrno tem tentado realizar essa redução pelos três meios possíveis: a) aumentando os impostos; b) impondo empréstimos; c) emitindo papel-moeda.

Não possuindo, porém, uma técnica efetiva de contrôle dos lucros e das rendas variáveis, o govêrno, agindo por qualquer dêsses meios, consegue apenas gravar as classes assalariadas ou detentoras de rendimento fixo. Isto porque o ônus do empréstimo forçado ou do aumento de impostos é facilmente transferível através de uma elevação de preços, e a impossibilidade de elevar os preços tem sido contornada através do mercado paralelo. A experiência demonstrou que empréstimo forçado ou reforçamento da fiscalidade podem ser mesmo um instrumento de aumento de lucros, uma vez que êstes são função do volume dos negócios.

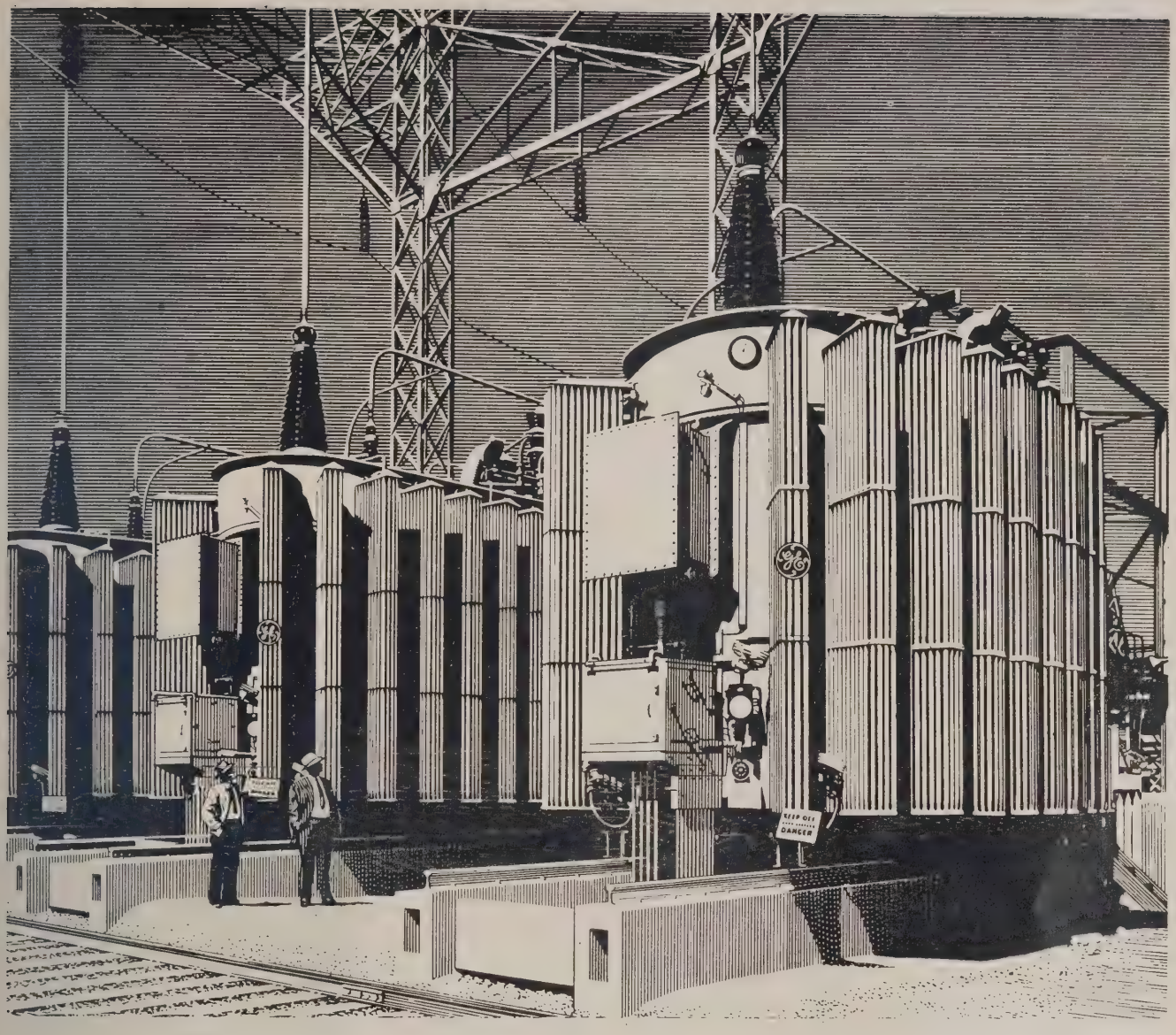
Outro meio de financiamento de que dispõe o govêrno é a emissão de papel-moeda. Com mais razão, neste caso, são as classes assalariadas que suportam todo o pêso da redução do poder de compra. A alta de preços decorrente da inflação monetária, possibilitando a revalorização dos estoques, pode ser para certas classes um meio de acrescer suas rendas.

O govêrno francês, desde 44, vem utilizando simultaneamente êsses três meios — impostos, empréstimos e emissões — de redução do consumo nacional para possibilitar até certo ponto a reconstrução e o reequipamento do país. Entretanto, como todo o pêso do sacrifício cai sôbre s ombros das classes assalariadas, o país tem sido periodicamente sacudido por grandes movimentos de greves, através dos quais anualmente é restabelecido o equilíbrio entre preços e salários.

A cada um dêsses grandes movimentos sociais se sucede um novo "plano", que no fundo não passa de uma apresentação diferente da mesma política pela qual se procura transferir uma parcela do poder de compra da população para o govêrno. Cada um dêsses planos apresenta um novo estratagema pelo qual se pretende afetar aquelas rendas que conseguiram furtar-se até hoje aos sacrifícios já impostos à coletividade. Êsses estratagemas têm sido mais ou menos inócuos e os únicos rendimentos comprimidos são finalmente os dos assalariados.

O fato de que os salários caminham com um certo atraso com relação aos preços — entre a introdução de um novo "plano" e um grande movimento de greve tem havido um interregno de pelo menos seis meses — torna possível, de qualquer maneira, uma redução temporária do padrão de vida de uma grande parte da população.

O plano Mayer durou exatamente seis meses. Ao fim dêste prazo o desequilíbrio entre preços e salários restabelecera o clima de inquietude e grandes movimentos sociais se esboçavam. Entretanto, um substancial acréscimo na produção de carvão, a perspectiva de uma boa safra de cereais e os recursos do plano Marshall pôem o govêrno francês em uma posição sensivelmente mais segura para iniciar um novo "plano" que há seis meses, quando foram adotadas as receitas de M. Mayer.



Símbolo de Excelência

EM TODO O MUNDO... EM TODOS OS LARES

A energia elétrica obtida pela transformação da energia potencial da água represada por gigantescas barragens no alto das montanhas tem de ser transportada ao seu lar para lhe ser de imediata utilidade. O seu transporte não se faz por trem, navio ou lombo de animais — ela é transmitida através de condutores que se estendem para além do horizonte.

Os transformadores General Electric, instalados nas estações geradoras e receptoras tornam possível esta tarefa, fazendo assim funcionar os motores, a iluminação e os aparelhos elétricos em sua residência, fábrica ou escritório. Outros equipamentos G-E, tais como chaves automáticas, condensadores, isoladores, etc., contribuem também para a operação contínua e satisfatória destes gigantescos sistemas de transmissão da eletricidade.

Onde quer que a energia elétrica sirva a humanidade, V. encontrará a poderosa influência das pesquisas, da engenharia e da capacidade industrial da General Electric.

0295-A-8-9

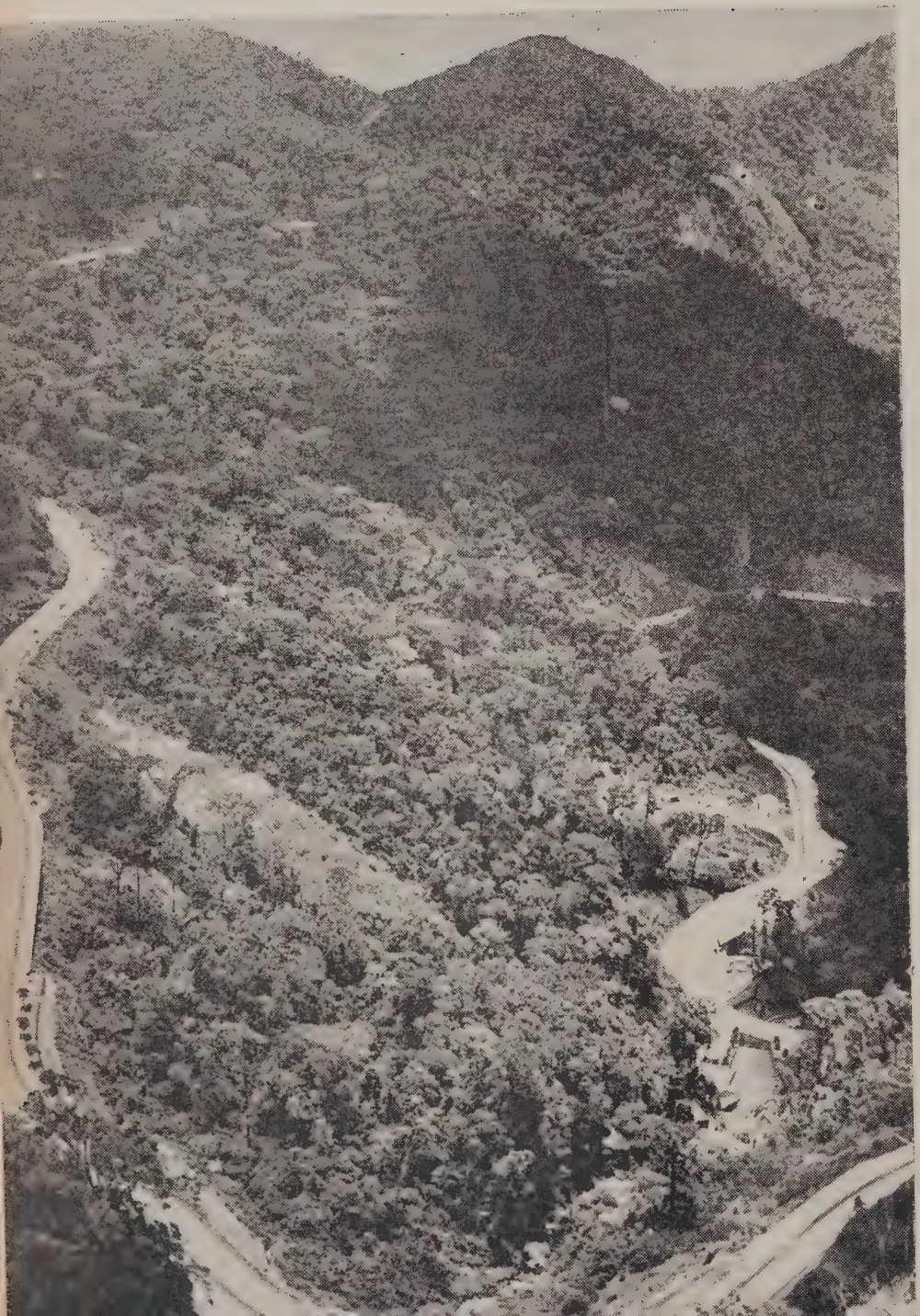
OUÇA: *FESTIVAIS G. E., todas as 4.as feiras ás 20:30 hs. na Radio Nacional e REPTO AOS ENCICLOPÉDICOS, todas as 3.as feiras ás 20:30 hs. na Radio Cultura de São Paulo.*

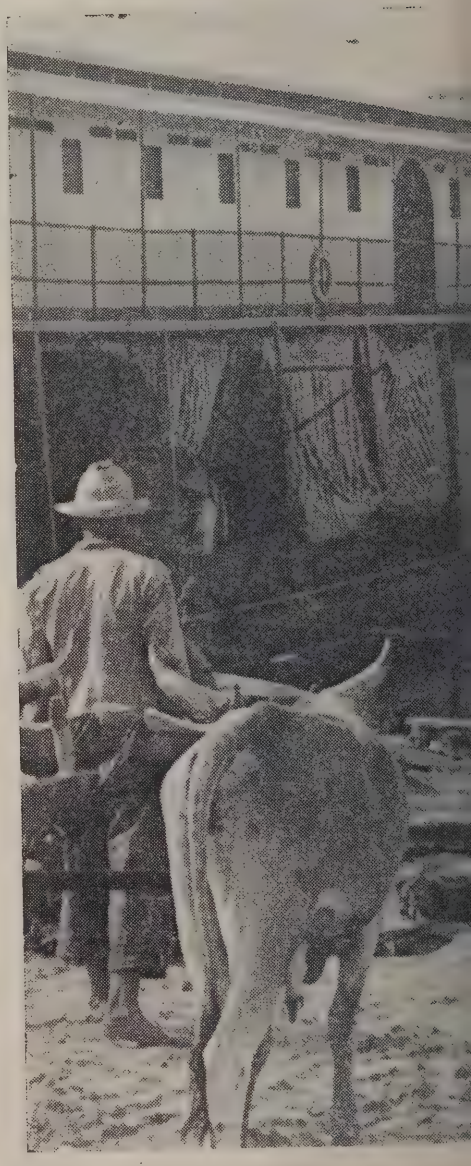
GENERAL ELECTRIC

Produtos da General Electric Co., E.U.A.

O Sonho e a Realidade

Nelson Werneck Sodré





Depois do importante estudo sôbre a indústria paulista, Nelson Werneck Sodré escreve para O OBSERVADOR um completo trabalho sôbre o tremendo problema nacional das comunicações.

Não é preciso chamar a atenção dos leitores. Nelson Werneck Sodré é hoje um nome nacional, aplaudido pelos seus trabalhos e pesquisas não só de ordem econômica mas principalmente de perquirição social. Com prazer, por conseguinte, é que divulgamos a seguir o seu novo e valioso trabalho.

Nestas páginas reunimos fotos de alguns dos elementos essenciais da questão. A Rio-Petrópolis, hoje espinha dorsal de um sistema; o São Francisco, servido de velhos barcos e veículos primitivos, e a locomotiva de lenha.

Tempo de leitura: 25 minutos.

OS problemas do Brasil são velhos; quase todos êles estão ancorados no tempo, e o seu conhecimento não tem sido uma razão para que as soluções sejam encontradas. Menos, certamente, pela facilidade em discriminá-los e em projetar para êles às vêzes, em grandes traços, aquelas soluções. Para muitos, tais soluções são conhecidas, de uma maneira teórica. Resta torná-las efetivas, isto é, passar do campo da concepção, desenvolvido no plano da teoria, para o campo da execução, desenvolvido no plano da realidade. Nessa transferência é que nos perdemos. E não nos perdemos tão somente, como parece, e como, no fundo, em grande parte, é verdadeiro, porque nos faltem recursos materiais: concebemos em grande, e não podemos senão realizar em pequena escala. Perdemo-nos também, e isso é o que importa, pela ausência de critérios objetivos, pela estimativa razoá-

O desbravamento para a construção de rodovias é uma das mais duras tarefas, pela ausência de elementos mecânicos numerosos e modernos.

vel de todos os fatôres, principalmente aquêles que estão irremediavelmente presos a uma realidade que não se pode transformar ao sabor da nossa fantasia. Quando Tomé de Sousa desembarcou na Bahia, há quatro séculos, também adivinhou que se fazia necessária uma ligação com o núcleo de povoamento que se desenvolvia no centro-sul, e ligação terrestre, porque os mares já encerravam perigos, conforme viemos a saber durante o conflito há pouco encerrado. A ligação Rio-Bahia, entretanto, conhecida e apregoada desde os primeiros tempos da nacionalidade, desde o alvorecer colonial, ainda está por fazer-se. Dirão que não é assim: que se pode ir, pelo interior, do Rio a Salvador, e que se pode ir por diferentes meios e por diferentes itinerários, o que não deixa de ser verdadeiro. Mas não é verdadeiro no sentido econômico, porque não importa, em transportes, que possam ir dois homens, dez homens, ou cinco toneladas, ou dez toneladas, mas que exista, para uso permanente, meios de comunicação, e que êsses meios possibilitem a existência de correntes de transportes. Amanhã, quando a ponta dos trilhos da Central do Brasil estiver ligada à da Leste Brasileiro, ainda não haverá ligação econômica entre o Rio e a Bahia, porque essas ferrovias não possuem material rodante suficiente para, sôbre êsses trilhos, estabelecer as correntes de transporte que caracterizam, em economia, uma ligação. Teremos, entretanto, nesse dia, através de festas e de discursos, encerrado talvez um assunto.

Capistrano de Abreu, com João Ribeiro, chamaram, um dia, ao S. Francisco, "rio da unidade nacional" porque a história nos mostra que no seu vale se encontraram duas grandes correntes de povoamento, aquela que veio do foco nordestino e aquela que se formou nos altiplanos piratininganos. Daí por diante, por mera repetição, ficou o S. Francisco como a lenda nacional por excelência. Seria o laço a estabelecer a ligação entre o nordeste e o centro-sul e, quando nos viesse uma ameaça oceânica, lá estaria o velho S. Francisco, pronto a servir-nos, carreando as riquezas de um lado para outro e voltando aos seus grandes dias. Veio a eventualidade, e as correntes de transporte que o velho rio possibilitou não serviram, na imensidade das necessidades, senão como míseras gotas de consôlo. Esquecêramos que o Brasil não permaneceria o mesmo, através dos séculos, e que o desenvolvimento das técnicas de transporte tornariam o S. Francisco uma via de importância secundária. Mas, apesar de tudo, há ainda quem acredite que através do seu curso se possa fazer a ligação econômica entre as duas mais poderosas zonas do país, embora o próprio empreendimento ferroviário constitua um singular desmentido a ilusão tão antiga quanto transparente.

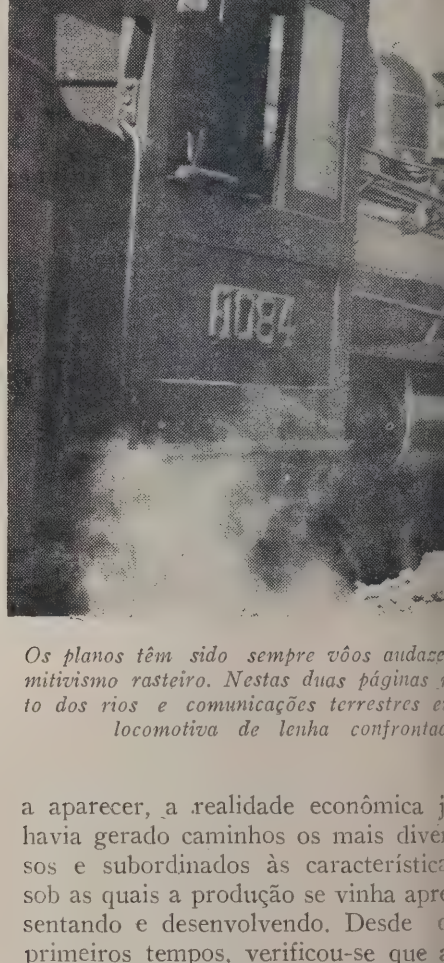
A imensidade geográfica do Brasil e o milagre histórico da sua unidade trouxeram-nos problemas cuja esquematização só encontra correspondência em grandes linhas, em proporções desmedidas. Tais índices de grandeza, entretanto, não encontram correspondência nas disponibilidades financeiras com que devemos atender à transição do planejamento à execução. A realidade é que, sendo muito rico em extensão, somos um país, pobre, em que os recursos se dispersam, em que as zonas de produção encontram-se ilhadas, e cujas áreas de consumo, de importância relativamente reduzida, também se distanciam umas de outras. O aspecto de arquipélago econômico que apresentamos, constitui uma noção fundamental. Apenas no século atual vimos, pouco a pouco, e somente na zona centro-sul, estabelecendo a existência de uma região econômica contínua. A produção de tal zona, embora encontrando nela própria um mercado consumidor de razoáveis proporções, necessita expandir-se às ilhas em que uma economia fragmentária alicerça alguma coisa de ponderável. Para atingi-las, os percursos são longos, demorados e onerosos. Tudo isso, entretanto, quando se encara o mercado interno, tão somente. E o mercado interno ainda não é o mercado principal para a produção brasileira, embora o ideal consista em fortalecê-lo, progressivamente, de tal forma que possamos realizar, pelas trocas internas, a estrutura econômica que a unidade histórica e a grandeza geográfica estão pedindo.

rio, via interna de comunicação presente em todos os planos mas ainda não devidamente aproveitado. Aqui, um "gaiola" conduzindo às ilhargas duas balsas de carga.

Desde que se esboçou, no Brasil, o imeiro núcleo produtor, a tendência mercado externo se impôs. Até je, continuamos a produzir para nsumo externo, principalmente, e o que, agora, aparece apenas como perioridade, foi, até bem pouco, exsividade. O sistema da monocultu-, em que se fundamentou um labor rícola de natureza mais extrativa do e outra coisa, chegou até os nossos as. Produzimos açúcar, borracha, ro e café, para mercados externos; produzimos também cacau, couros, adeiras, para que outros consumisn. Os sistemas de produção alicerdos dessa maneira impuseram cultus próximas ao litoral e logo que elas meçaram a se aprofundar pelo inior, as dificuldades foram numeros. Eximiu-se de tais dificuldades c ro, que só no interior foi encontra-, pelo seu alto valor unitário. Conno interno, no passado, só tivemos reduzidas zonas, que se fecharam re si mesmas, e que se tornaram tárquicas, ou nos núcleos do litoral, a que as atividades comerciais conferiram alguma importância. Os primeiros traços de mercado interno, pois, indicam ainda a vizinhança do oceano.

Grande fazenda colonial, em que o latifúndio e a escravidão haviam estabelecido um quadro uniforme e apagado, o Brasil sofreu a permanente atração marítima. O oceano fornecia o único espaço de circulação de suas riquezas, e para êle transitavam, inevitàvelmente, com destino a mercados estrangeiros, os produtos que, através de processos os mais rudimentares, fomos elaborando, sempre embalados, entretanto, nas ilusões de grandeza que a extensão territorial nos fornecia. Açúcar, ouro, café, borracha, cacau, algodão, couros, nós os produzimos com as atenções voltadas para os compradores externos, e assim mesmo quando tais produtos, como foi o caso do ouro, não constituíam monopólio metropolitano, na sua circulação além do nosso território, sendo, mesmo no seu interior, prêsa a medidas as mais duras. Pequenos rios, no caso do açúcar, ou uma rêde fluvial imensa, no caso da borracha, forneceram elementos de diferenciação, permitindo penetrações que só na aparência fugiam à gravitação oceânica.

Os processos econômicos que haviam gerado a necessidade de expansão para o interior, o da busca à mão de obra indígena, para emprêgo nas zonas produtoras da própria colônia: o da busca ao ouro; o da expansão pastoril; o da extração da borracha conferiram ao país as grandes linhas territoriais que conhecemos. Dêsses processos, e de outros, menos intensos, que contribuíram para manter, embora em baixos níveis, uma população interiorana dispersa, resultou o formidável contraste do Brasil moderno, com uma vida variadíssima mas que pode ser reduzida a duas parcelas quase distintas, aquela do litoral e suas vizinhanças, e aquela do interior, distanciadas por tôda a sorte de diferenças. Zonas de formação tão diversa deveriam proporcionar tipos de cultura perfeitamente diferentes. No



Os planos têm sido sempre vôos audaze mitivismo rasteiro. Nestas duas páginas to dos rios e comunicações terrestres e locomotiva de lenha confronta

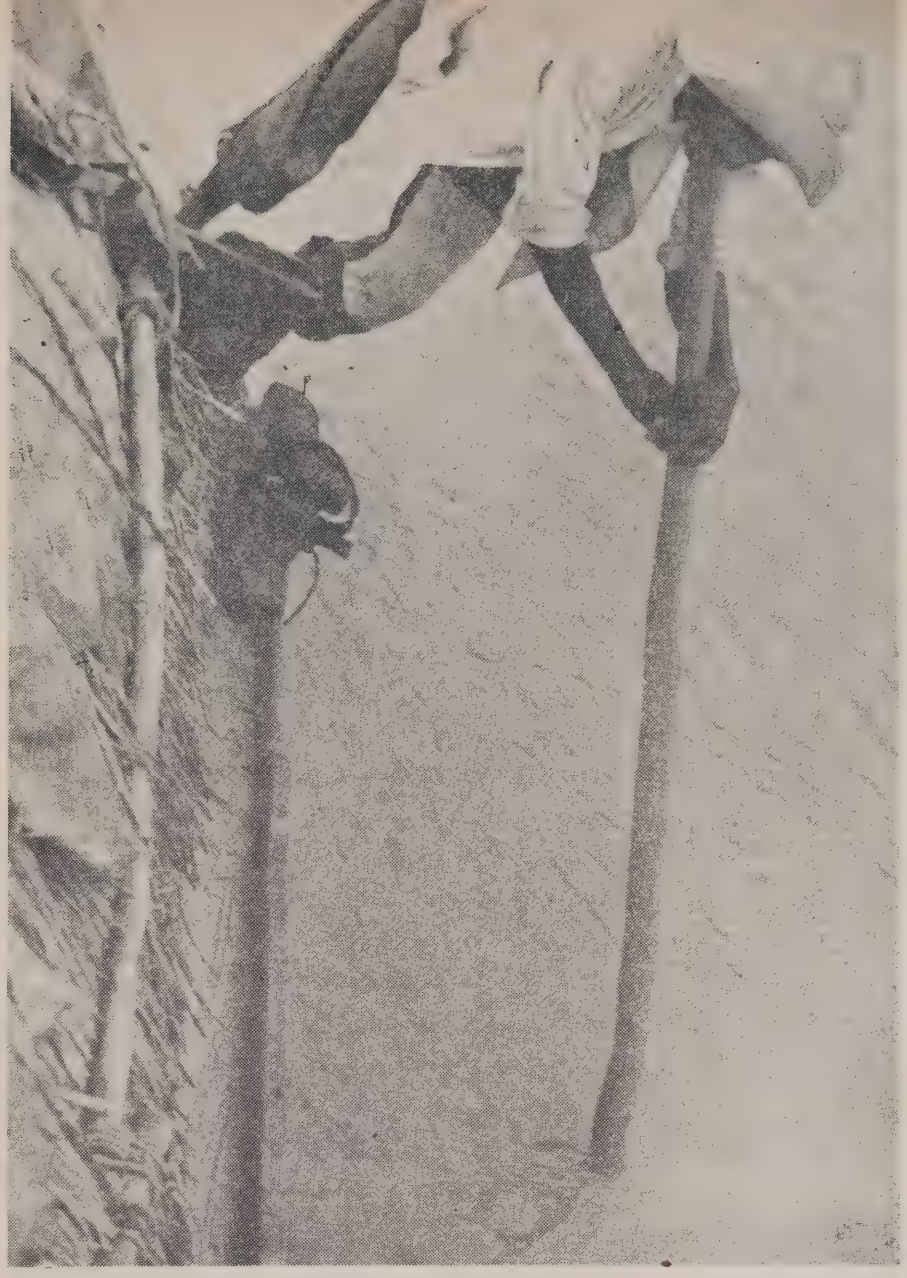
decorrer da história, êsses tipos tiveram choques: o mais conhecido dêles forneceu-nos a obra prima literária que é *Os Sertões*. Quando o interêsse popular era mais vivamente despertado pela reportagem de imprensa, o país acompanhou, por decênios a fio, as façanhas dos cangaçeiros, e diversas personagens ligadas ao cangaço, — gerado pelas condições de existência do interior, — ficaram na lembrança popular, na tradição oral e até nos estudos sociológicos.

ILHAS ECONÔMICAS

Que a idéia de ligar as diferentes ilhas econômicas e que o sonho de estabelecer mais vivos e estreitos contatos entre as distantes frações de um país tão grande acabassem por despertar a imaginação dos brasileiros, não foi motivo de espanto. Sempre prontos às grandes concepções, tão vizinhas da dimensão enorme em que nos espalhamos, vimos, por diversas vêzes, o quadro nacional, e sentimos esporadicamente, os seus males. Daí surgiram os planejamentos grandiosos, os projetos de estabelecer a vizinhança, de fomentar a comunicação, entre os Brasis, em conferir elementos de unidade a essa pluralidade essencial, em que se haviam gerado tantas condições novas e diferenciadas, desde os primeiros tempos da existência autônoma. Para pôr em contato era necessário vias de comunicação. Conhecia-se, pois, o grande mal, e verifica-se a existência do processo curativo. O problema não escapava aos olhos mais atentos. As soluções começaram a surgir. A finalidade era unir; o processo, o do estabelecimento de vias de comunicações. Como a extensão era grande, as distâncias enormes, tais vias seriam, inevitavelmente, de amplas proporções, e poria mem contato as diversas regiões, entre si e com a capital política.

Na época em que os primeiros ensaios de um planejamento para o sistema de viação brasileiro começaram a aparecer, a realidade econômica j havia gerado caminhos os mais dive sos e subordinados às característic sob as quais a produção se vinha apr sentando e desenvolvendo. Desde primeiros tempos, verificou-se que comunicações marítimas constituíam recurso principal para o contato ent as diversas zonas do país, como con tituíam o processo natural de esco mento da produção para os mercad externos, que eram os unicos de im portância. Em seguida, quando os n cleos de produção, por motivos v rios, começaram a internar-se, embo vagarosa e superficialmente, criando necessidade de comunicações terre tres, entre aquêles núcleos e o litor começaram a aparecer as penetrante — estradas curtas, que buscavam matéria prima para trazê-la aos po tos. Comunicações e transportes s coisas diferentes, entretanto; aquel aparecem primeiro, e quando tiven uma circulação interna já interessa te, possibilitando o contato, até cer ponto, entre algumas zonas do pa não tínhamos transportes ainda. primeiro sistema de transportes a exe cer uma função ponderável, entre nó aproveitou o precário sistema de vi ção existente, de pobres e difíceis c minhos. Fundamentou-se nas trop de animais; e conhecemos as grand feiras de animais, onde os produtor se abasteciam de meios de transpor

enquanto a realidade anda num moroso pri-
unimos o Plano Bicalho, de aproveitamen-
conexão de necessidade nacional, e a velha
com o peito do barqueiro...



como a de Sorocaba, e Rugendas, entre outros, nos deram testemunhos interessantes da vida e das peculiaridades do transporte fundado nas mulas. Pôrto das Caixas tinha, então, a sua fase de esplendor e, ao longo das pobres vias, semeavam-se, como os viajantes antigos tão nitidamente indicaram, os pousos, os registros, as barreiras. Em lombo de animais desceu o ouro das Minas Gerais e, muito mais tarde, desceu o café fluminense, para o pôrto do Rio de Janeiro; em lombo de animais desceu, para o Rio, primeiro, e para Ubatuba, depois, o café do vale do Paraíba. Quando os cafezais penetraram a província de S. Paulo, Ubatuba chegou a ser o segundo município arrecadador da província, e as tropas que buscavam o seu pôrto transitavam pela mesma via que hoje transitam veículos a motor.

A precariedade e o preço unitário do meio de transporte representado pelas tropas de animais, entretanto, em face do vulto crescente e do volume com que a produção se apresentava, tornavam a sua função progressivamente secundária. A adaptação da máquina a vapor ao transporte terrestre, trazendo a locomotiva, havia proporcionado o advento do sistema ferroviário; não tardamos a penetrar na senda das construções. Tais construções, entretanto, subordinaram-se a duas peculiaridades do quadro brasileiro, que até hoje se fazem sentir:

— a dificuldade para a construção de penetrantes, baseada nas condições geográficas, em particular na zona centro-sul, em desenvolvimento mais acelerado;

— a dispersão das zonas econômicas, conduzindo à dispersão nos investimentos ferroviários.

Tais peculiaridades, em que o fator geográfico, na primeira direta, e na segunda indiretamente, influía, trouxe a larga tradição da primazia geográfica na concepção dos sistemas de comunicações que seriam sucessivamente elaborados. Trazendo tal consequência, como idéia, acarretavam, por outro lado, deficiências dificilmente sanáveis, e que chegaram aos nossos dias:

— o vulto dos investimentos na construção forçavam a busca de linhas de menor resistência e o aparecimento de ferrovias de fraco teor de transporte;

— a dispersão das construções, que acabou proporcionando, para os nossos tempos, a necessidade fundamental das inter-ligações, em que tanto se perdem os planos modernos de viação.

Sendo dispersas as zonas de produção, as construções ferroviárias, no mesmo espaço de tempo, procuraram atender a cada uma delas, subordinadas à necessidade fundamental: fornecer transportes para a matéria prima, do interior para o litoral, para os portos exportadores, donde tomavam rumo dos mercados externos que as consumiam. Tais zonas de produção, embora de diferentes possibilidades econômicas, exigiram o transporte ferroviário, e assim surgiram as estradas de ferro penetrantes no Rio de Janeiro, em Santos, no Salvador e no Recife. Eram os portos de escoamento,

— seriam, portanto, as pontas de trilhos. Os dois primeiros se destinaram a receber o café; os dois últimos a receber o açúcar. Ferrovias em busca de matérias primas, ou de produtos de alimentação, perpendiculares à costa, distantes, e algumas vêzes muito distantes, umas das outras, subordinadas a deficiências técnicas de construção oriundas das imposições do terreno e da fraqueza dos capitais, quase tôdas aparecidas sob o regime de concessão, e financiadas por capitais estrangeiros, — tais foram aquelas que a segunda metade do século XIX conheceu, no Brasil. Data de seus primeiros tempos uma caratecrística essencial do sistema de transportes, entre nós: a predominância das cargas no sentido do interior para o litoral, repercutindo fortemente na economia das próprias estradas.

Quando existiam já no Brasil segmentos ferroviários os mais variados, a progressiva concentração da riqueza no centro-sul havia já estabelecido, para esta zona econômica, embora ainda não perfeitamente definida, nem suficientemente densa, um predomínio acentuado, no quadro da produção nacional, — enquanto apareciam os primeiros sinais de um mercado interno que assinalaria as novas características do país, progressiva e lentamente se emancipando de suas condições coloniais. O quadro apresentado, entretanto, indicava a ausência de um sistema de transportes, a precariedade de rendimento daqueles diversos segmentos e, principalmente, alterações substanciais na distribuição interna dos recursos econômicos, de tal forma que zonas nas quais, no passado, a construção ferroviária chegara a proporções relativamente amplas ou permaneciam em nível estacionário ou declinavam, condenando, nesse estiolamento, as ferrovias existentes. Quando os planejamentos tiveram início, as suas características fundamentais permaneceram:

— o critério geográfico;
— a busca das inter-ligações;
— o aproveitamento da rêde existente, quaisquer que fôssem as suas condições.

O PLANEJAMENTO PARA A VIAÇÃO BRASILEIRA

Seduzidos pelos quadros de conjunto que, pela sua vastidão, pelas suas amplas proporções, conferindo com a grandeza geográfica, pareciam acordes com a realidade, quando começamos a planejar sistemas para a viação brasileira, tendendo, de um lado, a conferir uma idéia de conjunto àquilo que se fizera sob a característica da dispersão, e de outro, a tornar um sistema aquilo que se condicionara a uma variação considerável de fatôres, — esquecemos, em todos os tempos, e não hoje apenas, as considerações fundamentais e preliminares a que se devem subordinar todos os planejamentos que pretendam ter, além de uma vida teórica, uma execução prática imediata ou dentro de prazo razoável. A idéia de planejar, muito antiga, manteve-se, com manifestações esporádicas, desde a grande fase de ascenção cafeeira, que produzira os primeiros saldos numa balança de comércio externa habitualmente deficitária. Ra-

Aqui estão ainda as deficiências da reali
lhões. A ferrovia construída a picareta e
na) trafegada por tôda espécie de elemen
monta

nos de Queiroz, em 1874; Rebou-as, naquele mesmo ano; Bicalho, em 881; Bulhões, em 1882; diversos, em 890; J. Luís Batista, em 1926; Fron-n, em 1928; Sousa Bandeira, em 932 e, finalmente, o Ministério da Viação, em 1934, elaboraram planos e conjunto. De todos êsses, os mais onhecidos e discutidos, foram, sem úvida, o de Bicalho, o de Bulhões e do Ministério da Viação, de 1934, ujas sucessivas alterações, inclusive quelas do ano corrente, o tornaram, ealmente, um conjunto apreciável de endências, encerrando, de outra par-e, idéias e programas cuja importân-ia é inútil encarecer. A análise de ais planos já foi feita, quer pelos que lanejaram depois, em particular quêles que, em 1934, levantaram o rimeiro grande plano oficial de via-ão, quer em livros, trabalhos técnicos, m congressos de especialistas, em ongressos administrativos e políticos, abalhos de divulgação, em revistas igas ou especializadas, conferências, m meios técnicos ou não. Isso não os proíbe de rever tais planos, ainda

lade em face de outro plano, o Plano Bu-vá, a estrada de rodagem (Transnordesti-os de transporte, principalmente a velha ria...

porque não os analisaremos pelo prisma com que foram estudados, anteriormente, mas sob outros ângulos, — aquêles mesmos ângulos sob os quais veremos os planos modernos, isto é, aquêles que, principalmente fundados no de 1934, acumularam o material teórico a que deve recorrer tôda entidade oficial e todo estudioso do assunto.

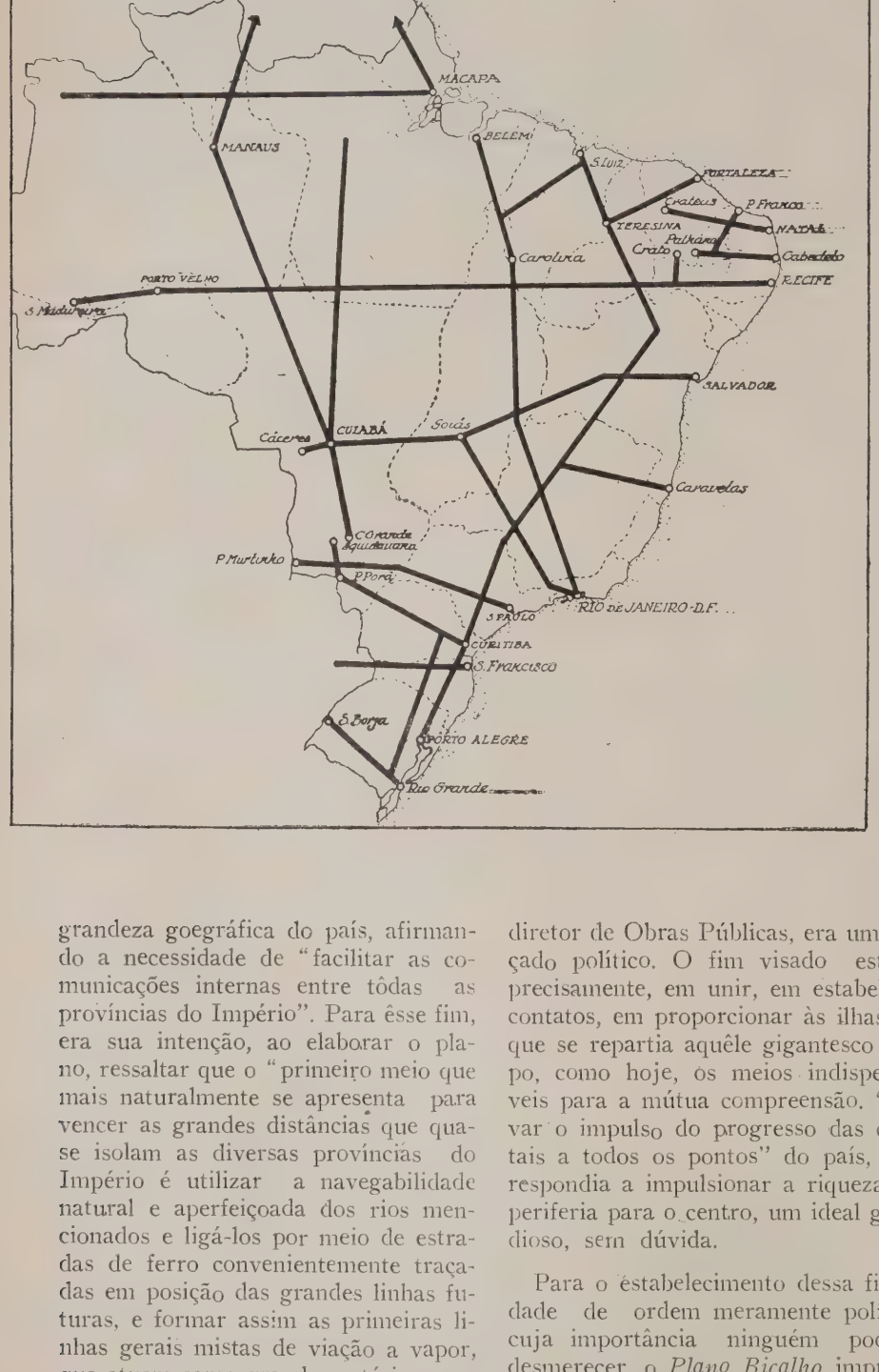
Formado na Europa, na tradicional Escola de Pontes e Calçadas francesa, Honório Bicalho foi um distinto engenheiro que se especializou, particularmente, em engenharia hidráulica. Seu trabalho sôbre os melhoramentos da barra do Rio Grande, os estudos sôbre a Central do Brasil e sôbre a ferrovia de Cantagalo, como o trabalho técnico sôbre a largura das estradas de ferro e a resistência dos trens, numa época em que já se discutia calorosamente o problema das bitolas, trouxeram-lhe um renome profissional a que as atividades na Diretoria de Obras do Ministério da Agricultura daria o complemento de um renome público. Encarregado pelo govêrno, em função de sua competência e do cargo que exercia, elaborou, em 1881, um plano nacional de viação que ficou conhecido pelo nome do autor. O projeto seria apresentado ao Parlamento, para se converter em lei, — e tal lei regularia as concessões daí por diante expedidas.

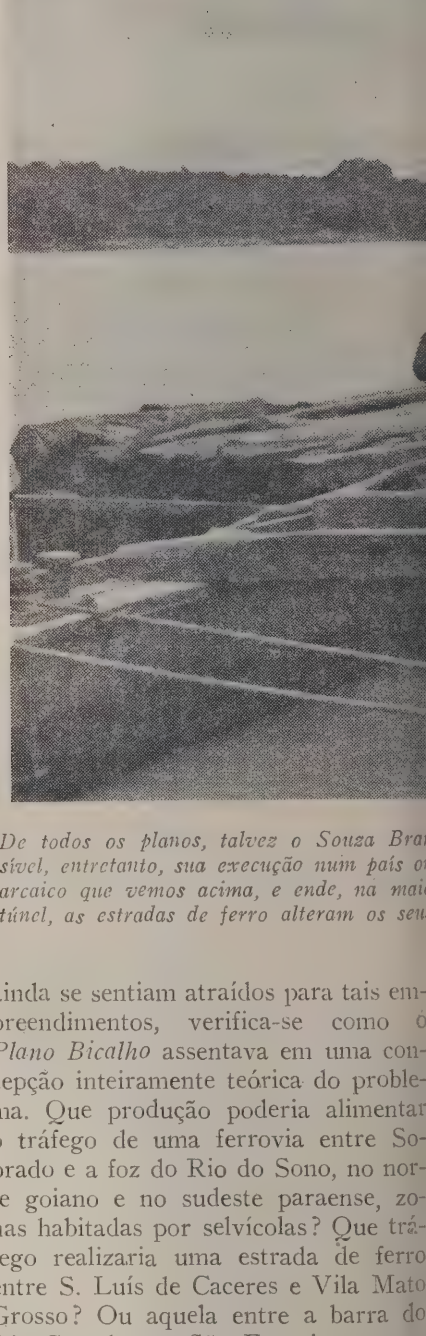
O PLANO BICALHO

As características do *Plano Bicalho*, sumariamente, eram as seguintes:

— sistema misto de comunicações;
— grande profundidade na penetração das vias;
— busca das inter-ligações.

Bicalho justificou o aspecto político de seu plano, a idéia capital, que vem presidindo a todos os planos, e a que já nos referimos, de fornecer uma estrutura à unidade histórica, dentro da



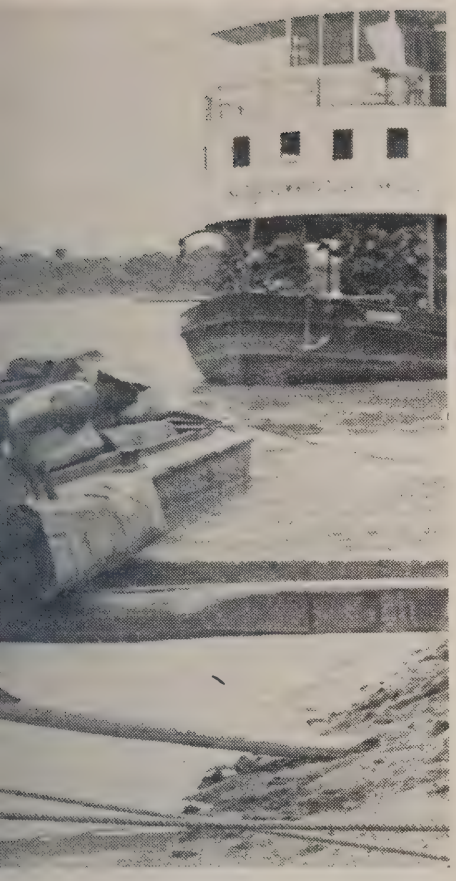


De todos os planos, talvez o Souza Bra sível, entretanto, sua execução num país o arcaico que vemos acima, e ende, na mai túnel, as estradas de ferro alteram os seu

grandeza goegráfica do país, afirmando a necessidade de "facilitar as comunicações internas entre tôdas as províncias do Império". Para êsse fim, era sua intenção, ao elaborar o plano, ressaltar que o "primeiro meio que mais naturalmente se apresenta para vencer as grandes distâncias que quase isolam as diversas províncias do Império é utilizar a navegabilidade natural e aperfeiçoada dos rios mencionados e ligá-los por meio de estradas de ferro convenientemente traçadas em posição das grandes linhas futuras, e formar assim as primeiras linhas gerais mistas de viação a vapor, que atuem como grandes artérias para levar o movimento da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais a todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil".

Quando Bicalho se refere a "estradas de ferro convenientemente traçadas" poder-se-ia supor, dado que era êle engenheiro, fôsse a referência dirigida ao lado técnico do problema, que tão de perto afeta o seu aspecto econômico. Mas não era assim: o traçado conveniente a que se referia o diretor de Obras Públicas, era um traçado político. O fim visado estava, precisamente, em unir, em estabelecer contatos, em proporcionar às ilhas em que se repartia aquêle gigantesco corpo, como hoje, os meios indispensáveis para a mútua compreensão. "Levar o impulso do progresso das capitais a todos os pontos" do país, correspondia a impulsionar a riqueza, da periferia para o centro, um ideal grandioso, sem dúvida.

Para o estabelecimento dessa finalidade de ordem meramente política, cuja importância ninguém poderia desmerecer, o *Plano Bicalho* impunha a construção de ferrovias, por exemplo, entre a barra do Rio Grande no S. Francisco e um ponto do Rio do Sono em que êste fôsse navegável; entre a barra do Rio do Sono e Sobrado, no Xingu, donde a navegação far-se-ia até Belém; de S. Luís de Cáceres, pôrto no alto Rio Paraguai, à Vila Mato Grosso; de Guaíra a Miranda. Ora, à simples vista, mesmo considerando as condições de construção ferroviária daquela época, muito mais fáceis, porque os capitais particulares ainda se sentiam atraídos para tais empreendimentos, verifica-se como o *Plano Bicalho* assentava em uma concepção inteiramente teórica do problema. Que produção poderia alimentar o tráfego de uma ferrovia entre Sobrado e a foz do Rio do Sono, no norte goiano e no sudeste paraense, zonas habitadas por selvícolas? Que tráfego realizaria uma estrada de ferro entre S. Luís de Caceres e Vila Mato Grosso? Ou aquela entre a barra do Rio Grande, no São Francisco, e um pôrto sôbre o Rio do Sono? Estaria, por outro lado, a navegação do Rio Miranda, por exemplo, em concordância, quanto à capacidade de vasão, com a ferrovia que terminasse naquela cidade? Estaria, poderíamos responder, mas da pior maneira, porque nem a ferrovia poderia transportar coisa alguma de ponderável, nem o rio estaria equipado para dar vasão a alguma coisa. Nessa época, na verdade, já a erva-mate do sul mato-grossense, abandonando a gravitação para a calha do Paraguai, quer para Concepción, na república vizinha, quer para Pôrto Murtinho, a antiga Fazenda



dão seja o mais fantástico. Como será pos-
de persiste na maioria dos rios o sistema
ria dos casos, para evitar a abertura de um
traçados, alongando-os extremamente?...

Três Barras, de Boaventura da Mota, voltava-se tôda para a calha do Paraná, servida pela rêde de pequenos rios, tributários dêste. Isso, entretanto, bem ao sul de Miranda, e sem qualquer tendência para alongar o caminho de escoamento, desde que os seus mercados consumidores estavam nas repúblicas platinas.

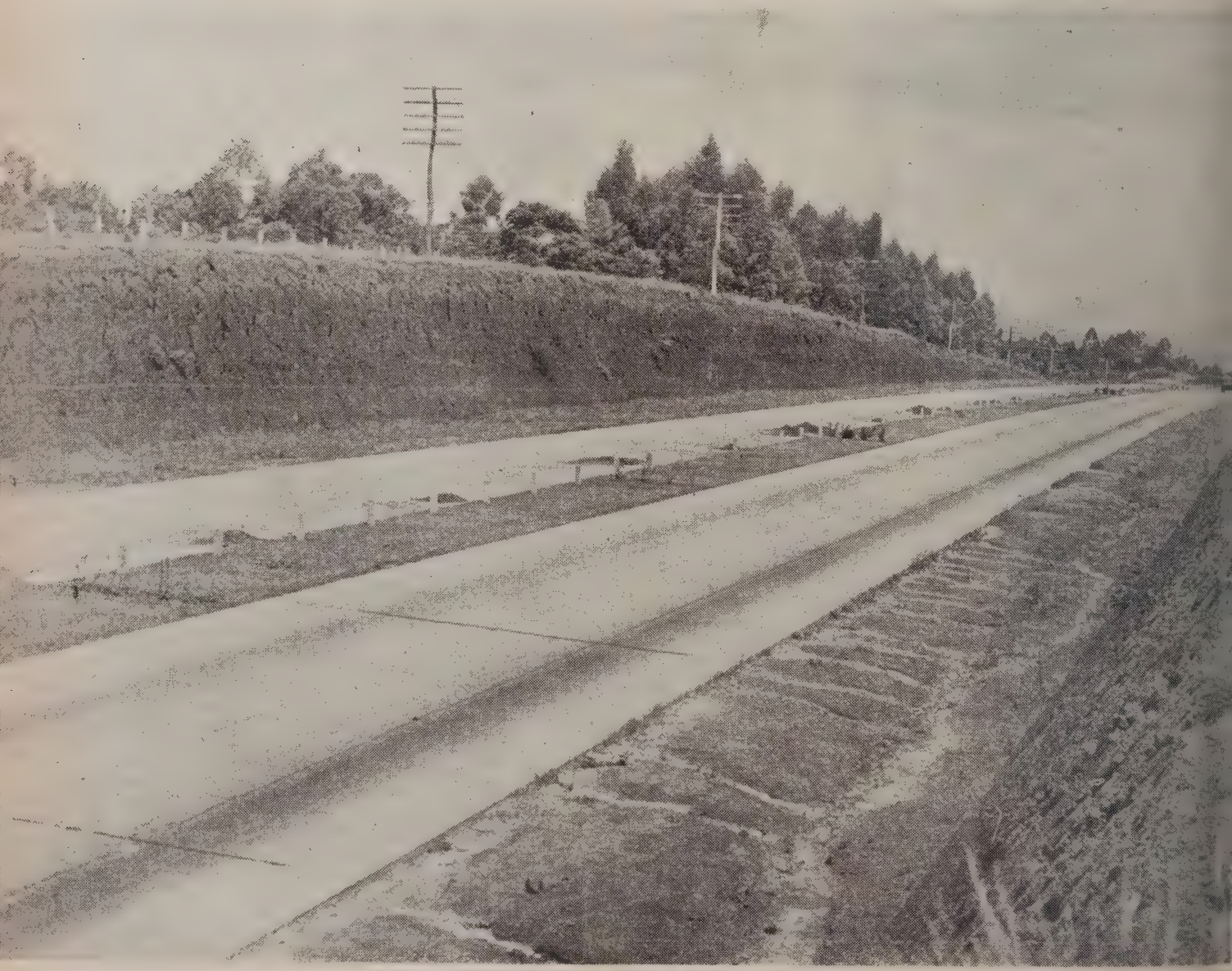
Quando, muito mais do que hoje, a realidade econômica, a que um plano de viação deve atender, sem o que não passa de mera especulação teórica, apresentava a característica, até hoje capital, da primasia do mercado externo, da primasia da cabotagem para a circulação entre as diversas partes do país, tudo indicando, pois, a necessidade de comunicações do interior para o litoral, Bicalho lançava as amplas proporções da desmedida profundidade na penetração das vias que planejara, afagava o grande e generoso sonho de conduzir o progresso do litoral para o interior, aos mais longínquos recantos do império como se, por si só, a existência de comunicações produzisse a transformação radical de um mundo ainda primário num cenário de riqueza ponderável.

Mas o setor em que não se tocava era o dos meios: como construir as ferrovias, com que numerário; como equipar os rios, — já que êles não poderiam ser navegados apenas pela leve piroga do selvícola; — como fornecer os elementos concretos de transformação daquilo que estava planejado na realidade a que os sonhos, por mais grandiosos que sejam, sempre tendem? Nesse sentido, no *Plano Bicalho,* há uma idéia interessante: a da ordem de urgência. Elá é apenas mencionada, sem apresentar-se acabada e devidamente apreciada. Essa simples menção, entretanto, merece evidência, porque, em outros planos, conforme verificaremos, nem isso existiu. Bicalho declarou

expressamente a necessidade de "fazer convergir seus favores de preferência para as emprêsas que dêle mais carecerem e segundo a urgência de sua realização", quanto a uma orientação do govêrno na execução do plano que elaborara.

Do *Plano Bicalho* o que a realidade sancionou? Muito pouco, realmente, e nem tudo fundado em bases firmes. A grande rocada que, de Santa Maria, por Marcelino Ramos e Pôrto União, buscava o sul, mato-grossense numa inflexão contrária a tudo que a realidade impunha, restou o segmento Santa Maria-Pôrto União, ligado a São Paulo. Foram construídos os segmentos São Paulo-Jupiá, alongado até as barrancas do Paraguai e passando em Miranda; Rio-Belo Horizonte-Pirapora, onde a Central plantou o seu quilômetro mil, e que lhe fornece despesas anuais crescentes; Salvador-Joazeiro, prolongamento de ferrovia já existente, e oriunda da verdadeira corrida para o S. Francisco que animou as estradas nordestinas e do leste brasileiro em certa época; Teresina-São Luís, fornecedora, também, de despesas consideráveis, sem possibilidades para ampla recuperação; e um trecho do que seria a ligação Joazeiro-Floriano. Os grandes sonhos de ferrovias no interior bravio desvaneceram-se; dêles, o único sinal ficou sendo o pequeno trecho da estrada de ferro do Tocantins, destinada a contornar um trecho encachoeirado dêsse rio, cujos trilhos acabaram cobertos pelo mato e que apresentou o espetáculo verdadeiramente surpreendente de uma locomotiva desaparecida e que foi descoberta em plena selva. A intensidade de tráfego dêsse reduzido segmento, da ordem de um trem por semana, foi pouco excedida pela própria Madeira-Mamoré, que encontrava algumas razões de ordem econômica para sua construção, fora das de ordem política, e que lá permanece, como exemplo apenas da capacidade humana na realização de empreendimentos generosamente concebidos. Dos trechos navegáveis apresentados no *Plano Bicalho,* restam, de alguma maneira, o do S. Francisco, em condições muito precárias; o do Paraguai, mais acentuado ao sul de Corumbá, e não entre esta e Caceres; o do Paraná, entre Jupiá e Guaíra, interessando, do ponto de vista econômico, à erva-mate, mas bem ao sul daquele pôrto; e o do Madeira-Amazonas e do Rio Parnaíba, êste o respiradouro natural do Piauí ainda por muito tempo.

A Via Anchieta é o símbolo da autò-estrada no Brasil.



PRIMEIRO CONGRESSO FERROVIÁRIO

A reunião, no Rio de Janeiro, logo em 1882, do Primeiro Congresso Ferroviário, deixaria sem consequências práticas o *Plano Bicalho*. Aquêle congresso, realmente, designou uma comissão para tratar do assunto, a elaboração de um plano geral de viação, e nessa comissão teve função destacada o Engenheiro A. de Oliveira Bulhões, ficando, por isso, conhecido o trabalho dela oriundo como *Plano Bulhões*. Além de ter planejado um plano de conjunto, para a viação nacional, a comissão estudou outros detalhes do problema ferroviário, e ofereceu indicações interessantes. Entre outras: a necessidade da revisão da legislação ferroviária, para tirar da competência provincial a concessão de estradas de ferro; a fixação da bitola de um metro para tôdas as vias férreas; a necessidade do estudo do regime de garantia de juros para as concessões de construção e exploração, — idéias tôdas muito controvertidas na época, algumas chegadas até o nosso tempo, como a competência dos Estados para a concessão ferroviária. O problema das bitolas, tão amplamente debatido, e por tão largo tempo, sofreria oscilações, até que a realidade nos impusesse o quadro atual, quando se verifica a impossibilidade prática da unificação dos sistemas ferroviários pela subordinação à bitola única. O regime de garantia de juros, tão generalizado, na fase das primeiras concessões de construção e exploração, acabaria com a indiferença dos capitais pela aplicação ferroviária.

As características do *Plano Bulhões*, sumariamente, eram as seguintes:

— ainda um sistema misto de comunicações;
— preponderância das comunicações ferroviárias;
— maior atração do litoral sôbre o sistema de comunicações.

Embora se apresentasse como um sistema misto de comunicações, aquêle previsto no *Plano Bulhões* na verdade conferia função a três segmentos fluviais apenas: o do Tocantins, entre Peixe e Belém; o do S. Francisco, entre Pirapora e Joazeiro; e o do Paraná, entre Guaíra e um ponto de um dos seus formadores goianos; — tudo o mais se fundava em comunicações ferroviárias, que preponderavam, assim, no conjunto apresentado. A corda, já prevista por Bicalho, entre Salvalor e S. Luís, constituir-se-ia integralmente por estrada de ferro. A penetrante Rio de Janeiro-Pirapora, também antevista por Bicalho, para fornecer o segmento ferroviário da ligação entre o nordeste e o centro-sul, e entre êste e o norte, — prolongar-se-ia pelos chapadões goianos, alongar-se-ia pela província de Mato Grosso, indo morrer na cidade do mesmo nome. A rocada Santa Maria-Marcelino Ramos-Pôrto União, que Bicalho fazia infletir para o interior mato-grossense, em busca de Miranda, prosseguia, pelo *Plano Bulhões*, para São Paulo e para o Rio de Janeiro, conforme a realidade sancionou. Além da singularidade da proposta implícita que o plano em estudo continha, da construção de uma estrada de ferro de Pirapora a Vila Mato Grosso, através de Cuiabá e Caceres, verdadeiro delírio em matéria de transportes, e mesmo em matéria de comunicações, o *Plano Bulhões* apresentava outra, a que se configurava numa grande rocada interna, entre Guaíra e Belém, aproveitando a navegação de parte dos rios Paraná e Tocantins, mas impondo a construção de ferrovia que fôsse como que a bissetriz da província de Goiás, cortando-a, em quase tôda a sua maior dimensão, isto é, de sul a norte, o que, no sentido da irrealidade se assemelha apenas à estrada anteriormente mencionada, entre Pirapora e Vila Mato Grosso. Do *Plano Bulhões*, finalmente, aquilo que a realidade aproveitou, intencionalmente ou não, mas provavelmente sem intenção alguma, — desde que o destino dos planos, entre nós, é, quase sempre, os arquivos, quando êstes são bem or-

A União Indústria recorda a solução primária para a pavimentação imprescindível — a pedra...

ganizados, — está concretizado na ligação ferroviária, embora com duplicidade de bitola, entre o Rio de Janeiro e Santa Maria; e na ligação, apenas esboçada entre Salvador e S. Luís do Maranhão.

Oriundo das especulações de um diretor de Obras Públicas, um, e dos trabalhos de comissão, outro, os planos mencionados, que demandaram, certamente, na concepção, grande esfôrço e denotam incontestável vontade de acertar, ao lado da visão de um país cujo enriquecimento correspondesse à grandeza territorial, ficaram como mera especulação, sem consequências práticas e sem repercussão administrativa. Faltava-lhes, para a transformação de que tôda idéia é o primeiro passo, a exequibilidade. Não era possível fazê-los transitar para o terreno da execução, em que os erros, habitualmente, e as disparidades, em particular, mais avultam, e acabam por inutilizar as mais interessantes, grandiosas e brilhantes idéias e planos.

Pouco após o advento da República, quando a ânsia em mudar os móveis da casa buscava disfarçar a ausência de alterações fundamentais no quadro geral do país, o Govêrno Provisório retomou a idéia do planejamento para a viação nacional e mencionou-a em atos públicos, inclusive entrando no terreno da discriminação da competência da União e dos Estados para legislar sôbre os assuntos de comunicações e de transportes. Essa vontade de retomar o fio abandonado quase um decênio antes, porém, perdeu-se na confusão da fase tormentosa em que as novas instituições sofreram o embate que tão fortemente as ameaçou, com as lutas políticas que derivaram para a guerra civil.

Enquanto o planejamento era pôsto de lado, as condições do país iam sofrendo alterações sensíveis: seu crescimento demográfico se acentuava e a distribuição das populações já não era a dos tempos do império; sua economia padecia, por outro lado, transformações de importância, pelo aumento das áreas de produção, pela nova distribuição da riqueza em exploração, pelas condições novas do trabalho, do crédito e das técnicas; o quadro antropogeográfico era alterado também, suas zonas produtivas e povoadas em terras antigamente desertas ou economicamente sem expressão, cidade de importância onde o índio, não há muito, construía as suas tabas, ao mesmo passo que outras se transformavam, de aldeias inexpressivas, em núcleos urbanos dotados de vigorosos traços. Enquanto as matérias primas e produtos alimentícios antigos continuavam a pesar severamente na balança produtora, agora com índices muito mais altos, abandonava-se progressivamente a monocultura, e a atividade industrial começava a encontrar um lugar de destaque na vida econômica. Por tudo isso, esboçava-se o aparecimento de um mercado interno, de áreas contínuas de economia comum, embora o mercado externo continuasse a ser o polo inevitável do movimento comercial brasileiro.

Mas não eram tais transformações apenas restritas ao quadro sôbre o qual, algum dia, dever-se-ia aplicar, novamente, a atenção dos brasileiros, para a elaboração de planos de viação que, ligados sempre às velhas idéias de grandeza geográfica e de unidade histórica, fornecessem elementos políticos e econômicos capazes de fundamentar a continuidade do destino para nós traçado desde os primeiros tempos coloniais. Transformavam-se, também, e infelizmente para os nossos interêsses, as condições que haviam imperado, nos tempos antigos, embora não tão antigos assim, a propósito da construção ferroviária. Embora as comunicações por via férrea continuassem a ser admitidas como imprescindíveis, e até mesmo tivessem visto o seu papel crescer de importância, sendo aceitas, geralmente, como constituindo a ossatura de qualquer sistema organizado, a verdade é que já os capitais particulares não se interessavam pelos empreendimentos ferroviários, particularmente em países de economia colonial, ao mesmo passo que os capitais estrangeiros, cuja aplicação nesses países fôra tão fácil, no passado, começavam a achar muito menos interessante o destino, que lhes fôra também tão viável, das aplicações em estradas de ferro. Tudo decorria, entretanto, de transformações inevitáveis: de um lado a solicitação para emprêsas de interêsse maior; de outro, as dificuldades que se ofereciam, agora, à construção ferroviária, e mesmo à exploração subsequente, em vista da concentração progressiva e da complexa técnica siderúrgica, que os núcleos existentes, únicos abastecedores do material necessário, faziam pagar a bom preço. O desenvolvimento da técnica ferroviária produzira, também, o encarecimento inevitável naquele material, — e só as zonas de intenso potencial econômico, e de índices ascencionais de riqueza, atraíam ainda a construção ferroviária, ainda assim através de meios de segurança, de garantias, que a cobrissem de surprêsas.

SEM PLANO E SEM FINALIDADE

Continuamos, no Brasil, a construir ferrovias, sem dúvida, — sem plano, sem orientação de conjunto, sem uma idéia diretora, sem uma finalidade orgânica. Quem as construía, entretanto, agora, era o poder público, era o govêrno, única entidade capaz de arcar com os encargos de tais empreendimentos, indo buscá-los, quase sempre, em fontes extra-orçamentárias, em particular nos empréstimos externos que tanto nos afligiram, mas que se constituíram em medicação financeira habitual. Ao passo que as construções se faziam mais onerosas, os erros se acumulavam. Tendo já concebido, embora em linhas irrealizáveis, grandes planos de conjunto, entrávamos, numa época de dificuldades econômicas, a encarar fragmentariamente o problema das comunicações, deixando que nêle se infiltrasse, com frequência, o interêsse político, na significação partidária em que o concentramos, e com os defeitos do regionalismo, a que nos subordinamos, pretendenao talvez quebrar as reminiscências da centralização imperial, em que as províncias se estiolavam à espera das salvadoras medidas que a capital lhes oferecesse. As emprêsas constituídas em tôrno de capitais estrangeiros, por sua vez, favoreciam-se do beneplácito administrativo, em concessões de caráter econômico, quando não em empreendimentos de que não poderiam obter os lucros que as garantias de juros pareciam indicar.

Enquanto se modificavam, de forma bastante acentuada, as condições econômicas do país, — ao mesmo passo que o problema dos transportes, com a evolução da técnica, se tornava cada vez mais complexo e oneroso, — sofríamos uma pausa nos planejamentos. A década entre a obra de Bicalho e aquela dos que trabalharam logo em seguida ao advento republicano, seria sucedida por quase meio século de pausa, no setor do planejamento, apenas entrecortada, aqui e ali, mas sem qualquer repercussão de vulto, por algumas atividades isoladas, que pretenderam repor o problema em evidência, sem entretanto conseguir mais do que a atenção, ora de círculos técnicos, ora de grupos de diminuta significação, embora dotados de alto idealismo.

ssim como, antes daquela década, — e 1881, quando aparece o *Plano Bi-alho*, a 1890, quando aparece o que oderíamos chamar *Plano Jardim*, — utros já haviam tratado do proble-a, embora sem lhe conferir as pro-orções que Bicalho, Bulhões e Jar-im lhe emprestaram, também depois ela houve quem se abalançasse ao es-udo dêsse problema, com a mesma eficiência. Antes de Bicalho, Rebou-as e Ramos de Queiroz; depois de ardim, Frontin, Sousa Brandão, Ca-ógeras, Belarmino de Mendonça, José uís Batista, sentiram-se atraídos pa-a aquêle problema. Se êsses antece-ores, como os que vieram depois, en-araram fragmentariamente o caso, oute um traço comum, que se tornou ssencial, entre tôdas essas concepções, ia de regra, o critério geográfico, ou omo exclusivo, ou como preponde-ante. Todos elaboravam planos de iação, isto é, de comunicações, e não lanos de transporte; todos se subor-inavam ao critério da viabilidade dos aminhos, da possibilidade de seus raçados, embora em grandes linhas, — mas não encaravam os serviços que les seriam chamados a prestar, ou penas encaravam a função política que es corresponderia. Era o velho ideal a unidade, na grandeza geográfica, ue acabaria gerando, conforme verifi-aremos, o "geografismo" dos nossos ias, — tudo conduzindo ao denomi-ador comum de um alto e indiscutí-el idealismo, assente, entretanto, em ases teóricas, numa falsa concepção o problema e, daí, num rumo impra-icável para a sua solução. Antes de studarmos aquilo que a nossa época presentou, em tôrno do grande pro-lema, e que convencionamos admitir omo iniciada, nesse setor, com o pla-o de 1934, apreciaremos alguns as-ectos gerais das idéias contidas nos lanos antigos ou nos trabalhos frag-nentários aparecidos antes e depois la década em que o interêsse por aquê-e problema foi mais acentuado.

Ramos de Queiroz, por exemplo, dmitia o Rio São Francisco como ei-o de convergência das comunicações nteriores. Com a execução das vias ue preconizava teríamos "unidas ao Amazonas e São Francisco, pelo inte-ior do país, doze capitais de provín-ias." Ramos de Queiroz idealizara uma grande artéria central: Canavieiras-Goiás-Cuiabá-Mato Grosso; uma corda de importância regional: Salvador-Joazeiro, Teresina-S. Luís; penetrantes intervaladas, que se ligariam, internamente, por vias fluviais, principalmente pelo S. Francisco: Pôrto Alegre - Guaíra - Miranda - Corumbá; Santos S. Paulo-Pôrto Taboado; Rio-Belo Horizonte-Pirapora; Belo Horizonte-Vitória; Recife-Paulistana; e três segmentos nordestinos: um ligando Fortaleza à trans-pernambucana, outro ligando Natal à mesma, e o terceiro ligando Teresina a Carolina. Salvo a grande artéria central, tôdas as outras linhas não eram de grandes proporções, e algumas o futuro se encarregou de sancionar êsse aspecto, pelo menos em parte. Conjugados os caminhos terrestres ao S. Francisco e ao Araguaia, a circulação interna ficava assegurada.

Rebouças, também, em 1874, traçou as linhas de um plano que compreenderia nem só o Brasil, mas tôda a América do Sul. Tal plano, abandonando as idéias geográficas, vinculava-se a uma concepção por assim dizer geométrica do problema, traçando paralelas, da costa para o interior, com convergentes, que as interligavam. "O sistema de paralelas e convergentes, — escreveu Rebouças, — é verdadeiramente uma modificação do sistema quadriculado dos Estados Unidos: modificação forçada pela forma geral triangular do território brasileiro".

A comissão nomeada em 1890, já com os trabalhos de Bicalho e Bulhões, e os dos seus antecessores, com os seus estudos fragmentários, manteve-se rigidamente dentro do espírito geográfico. Se Ramos de Queiroz, que aventou diretrizes mais tarde aproveitadas por Bicalho, trabalhara sob a impressão decorrente dos problemas que a guerra do Paraguai pusera em evidência, como a dependência, para a ligação com o oeste, dos rios platinos; a comissão republicana iria trabalhar sob a influência das idéias federativas, que haviam triunfado com o novo regime, e que seriam sancionadas na carta constitucional do ano seguinte. Dava relêvo singular à rêde sulina, do Estado de São Paulo até o do Rio Grande do Sul e aceitava a idéia de uma artéria central, ligando o litoral à Vila Mato Grosso — eram indícios de preocupação estratégica preponderante. À margem dos traçados sugeridos, havia sugestões outras, para futuro mais ou menos remoto, como a da ferrovia Cuiabá-Manaus, por exemplo.

Quarenta e dois anos depois, o Engenheiro Eugênio de Sousa Brandão, que seria, em 1934, consultor da comissão que elaborou o primeiro plano do nosso tempo para a viação brasileira, estudaria o problema ferroviário nacional e planejaria uma sistematização de amplas proporções. Sousa Brandão sugeria ferrovias cuja amplitude pode ser aferida pela simples exemplificação de alguns de seus troncos: Pôrto Alegre-Curitiba-Bocaiúva-Joazeiro-Teresina-S. Luís; ou Rio-Carolina-Belém; ou Campo Grande-Cuiabá-Santarém; ou Cuiabá-Manaus-Rio Branco; ou Salvador-Goiás-Cuiabá-Caceres; ou Recife-Pôrto Velho-Sena Madureira; ou Macapá até a fronteira colombiana. A amplitude de alguns dêsses eixos é tamanha que nem há possibilidade de encontrar cidades que amarrem as suas coordenadas; lançam-se no espaço imenso do interior brasileiro mais ou menos ao sabor do desenhista. Trata-se, como é fácil verificar, de um amplo delírio ferroviário, exclusivista, abandonando todos os critérios, inclusive o geográfico, e que só encontra paralelo no sonho de Rebouças, com o seu sistema geométrico. Êle pode ser estimado pela proposta de uma ferrovia, paralela ao corte do Rio Amazonas, e ao norte dêle, indo de Macapá, povoação semi-abandonada, na época, sem condições portuárias, até as fronteiras colombianas, atravessando, em secante, os grandes afluentes da margem esquerda do grande rio, inclusive o Negro, e fugindo dos poucos e distanciados centros urbanos e comerciais daquela amplíssima zona, embrenhando-se em plena selva. E' interessante assinalar que, no momento em que Sousa Brandão estudava as linhas de seu plano, que não conheceu a publicidade, já o sonho da borracha estava de há muito extinto. Trata-se de um exemplo, pois, de esquecimento até das influências geográficas: de puro

sonho, oriundo, certamente, de alto idealismo, mas sem base alguma na realidade, e sem possibilidade alguma de transição para o terreno da execução. O seu autor, entretanto, era um engenheiro ferroviário, alto funcionário técnico, cujo papel, junto à comissão de 1934, seria indicado como de primeira ordem, por tais qualidades e porque conhecia bem o Brasil. Em seu relatório, a comissão de 1934 assim se manifestaria, a respeito daquele funcionário: "o seu elemento coordenador, como uma das mais completas fontes de informação de que dispunha, pois êsse engenheiro, no desempenho de suas funções, viajara por todo o Brasil, que muito bem conhecia por ser um inteligente e criterioso observador".

O plano do Engenheiro José Luís Batista, que não nos interessa descrever, em detalhes, no momento, tinha uma particularidade interessante, que o deixa isolado, entre quantos tenham sido apresentados, até o momento: orçava o custo aproximado das linhas cuja construção aconselhava.

FRONTIN

O estudo do notável Engenheiro Paulo de Frontin também não nos merecerá apreciações quanto ao traçado de suas linhas. O que nêle mais nos interessa, para o prosseguimento das considerações que vimos delineando, é a justificativa em que aprecia a influência da evolução econômica brasileira sôbre os sistemas de comunicações. Essa justificativa tem singular interêsse, por partir de um homem público de grandes qualidades e que desempenhou funções de importância. Está coerente, aliás, com aquilo que se vinha fazendo, que se tinha feito, e que se viria a fazer, em matéria de viação no Brasil:

"De fato, o Brasil, durante mais de três séculos foi colônia de Portugal, e as relações entre as diversas capitanias eram quase exclusivamente com a metrópole. A direção para o mar era, pois, o caminho pelo qual ligado à navegação, se ia à metrópole. E, por isso, ao se substituir a divisão territorial das capitanias pela de províncias, cada uma das províncias procurou dirigir sua viação férrea para o mar, visando a exportação de seus produtos.

"Não se considerou que, ao lado da exportação, tinha de se levar em conta o consumo da própria população. Em se tratando de uma população diminuta — como era no período do Brasil colônia — com uma produção relativamente grande, êsse sistema satisfazia às necessidades. Mas à medida que a população cresce e aumentam as relações entre o produtor e o consumidor nacionais, é indispensável, para o desenvolvimento da riqueza pública, que haja a mais intensa circulação, rápida e barata, entre êstes dois elementos: produção e consumo.

"Não se obedeceu, porém, a essa orientação; excetuando o traçado da E. F. Central do Brasil, justificado por se tratar da capital do país, e assim ponto inicial da nossa rêde de viação férrea; nas outras estradas de ferro que sucessivamente se foram construindo: uma procurou Santos, outra a Bahia, outra Recife, outra Cabedelo, pôrto do Estado da Paraíba, outra Fortaleza, outra Belém do Pará, outra Paranaguá, outra Imbituba, etc., e assim se verificou a tendência dos traçados para o mar, incontestavelmente contrário ao desenvolvimento da riqueza pública pela intercomunicação ferroviária entre os diversos Estados da União.

"O que se me afigura condição indispensável à indissolubilidade e integridade do território da nossa Pátria, é que essas linhas sejam levadas a efeito, permitindo comunicações rápidas e econômicas entre as diversas regiões do nosso território; só assim poderemos dirigir para o nosso "hinterland" a colonização nacional e estrangeira, que permitirá o povoamento de uma vastíssima região, calculada em 5.300.000 quilômetros quadrados, cuja população é atualmente insignificante."

Conforme se verifica, Frontin, que era um claro e objetivo espírito, alicerçado na formação matemática, vislumbrou a essência do problema, viu onde os outros não haviam visto, foi o primeiro a compreender que um plano de viação assenta, essencialmente, em seu conteúdo econômico, destina-se, precipuamente, a constituir a base de um sistema de transportes. Geográfico em sua significação, o têrmo viação só tem vida efetiva quando satisfaz ao sentido econômico a que se destina, o transporte. Frontin, pela primeira vez, de um modo geral, em nosso país, encarava de frente, não um problema de viação, simplesmente, que alguns haviam subordinado a concepções geográficas, outros a concepções geométricas, e terceiros a concepções políticas exclusivamente, — mas um problema de transportes. A sua finalidade, em suma, era política, porque se ligava ao velho conceito da unidade dentro da grandeza geográfica, — mas através de um processo de conteúdo econômico, pelo estabelecimento, não apenas de vias de comunicação, mas de sistemas de transportes. Tendo, entretanto, visto a base essencial em que se deveria assentar todo e qualquer plano para um problema de tamanha importância, e até de tamanha urgência, Frontin errava ao entrar na sua interpretação: quando as ferrovias foram surgindo, do interior para um pôrto no litoral, estavam subordinadas à realidade econômica; não era do passado, apenas, a tendência para a ligação extra-continental e marítima, era do presente, a produção exigia transporte para o litoral, impunha escoamento para o exterior, não existia mercado interno ainda capaz de alicerçar, por si só, empreendimentos ferroviários de vulto e de amplitude nacional. A construção das ferrovias que buscavam os portos não fôra um êrro, senão do ponto de vista idealista que pretende a conquista do interior, mas não vê como proceder a essa conquista. Era a realidade econômica que impunha tais ferrovias, de algum modo elas vinham satisfazer tal realidade, e não satisfazer um ideal político para o qual a vida econômica do país não oferecia condições.

Na terra a humanidade encontra a vida. Homens e mulheres de tôda a Europa voltam-se para a terra desesperadamente.

Recuperação da Economia Européia

Richard Lewinsohn

A Europa ocidental tem hoje duas faces: a de um velho mendigo que vive das esmolas que afluem dos ricos parentes da América; e, outra, a de um homem moço, robusto e muito trabalhador, que realiza, cada dia, progressos notáveis.

A primeira vista, êste duplo aspecto parece suspeito, e se é deixa supor que uma das duas faces é apenas uma máscara, sugerindo que a Europa se mostra mais pobre do que é para receber novos socorros, ou que se enfeita para adquirir a confiança dos seus credores. Mas, se se observa de perto, verifica-se então que as duas faces correspondem realmente a verdade.

As feridas que o Velho Mundo sofreu na guerra ainda são visíveis por tôda parte. Mesmo longe dos campos de batalha, há inumeráveis ruínas, bastante para justificar a impressão de que o Continente se acha na mais negra miséria e que precisará o esfôrço de gerações para reconstruir o que foi destruído. Ora, ao mesmo tempo os fatos concretos e os números das estatísticas desmentem um tal pessimismo. A indústria trabalha hoje mais intensamente que antes da guerra, os agricultores vivem visivelmente melhor que há dez anos, e — pelo menos fora dos países vencidos — o "standard" de vida da população operária não está muito aquém daquele que, antes de 1939 se considerava, como "normal". A apreensão de que a

fome dos anos de guerra prejudicaria por um longo período a saúde, felizmente se revela hoje exagerada. A mortalidade, e particularmente a mortalidade infantil, é mais baixa, por tôda parte, que antes da guerra, não obstante um grande aumento da natalidade. Em suma, a opinião de que a Europa inteira se encontra ainda numa situação desesperada é claramente errônea.

A falsa idéia sôbre a miséria da Europa provém, em grande parte, da maneira pela qual se processa a recuperação. E' certo que não teem sido executados planos grandiosos que homens de engenho elaboraram ainda em plena guerra. Mas, a g r o s s o modo, a reconstrução tem-se realizado de uma maneira muito sensata e sistemática, e, o que é talvez mais surpreendente, segundo um esquema bastante uniforme. O princípio diretor era de fazer primeiro o mais necessário e evitar as despesas de reconstruções espetaculares.

A PRIMEIRA TAREFA: RESTABELECER OS TRANSPORTES

O mais necessário, em todos os países beligerantes, era a reconstrução dos transportes. As destruições das vias férreas, de estações, de estradas, pontes, portos, canais, material rodante de tôda espécie eram enormes, consequência de bombardeios aéreos incomparàvelmente maiores que os sofridos na primeira guerra mundial. Mas a reconstrução também se efetuou num ritmo muito mais rápido. O que se realizou neste domínio, na França, Bélgica, Holanda, Inglaterra, é admirável. Damos aqui, como exemplo, alguns números extraídos de um recente relatório sôbre as destruições e a reconstrução dos transportes franceses:

"Pontes": Número de pontes destruídas: 7.556. Extensão da brecha correspondente: 150.000 metros. Em começos dêste ano estavam restabelecidos definitivamente 2.340 e provisoriamente 4.160, ou seja um total de 126.000 metros de brechas.

PORTOS MARÍTIMOS:	1938	Na Liberação	1-1-48
Número de portos utilisáveis	1.083	326	739
Diques de concreto	34	7	29
Diques	83	20	41
Pontes fixas e móveis	120	41	80
Guindastes e arcadas	1.778	328	830
Hangars e armazéns (m2.)	2.019.000	630.000	1.033.000

"Vias navegáveis": Quando da libertação (1944/45), de 9.000 quilômetros de vias existentes antes da guerra, 8.200 estavam inutilizados. Desde 1946 a navegação está restabelecida na totalidade das vias, e a tonelagem transportada no quarto trimestre de 1947 representava já 70% do volume de antes da guerra.

"Estradas de ferro": A rêde ferroviária francêsa, de 43.000 quilômetros de extensão antes da guerra, estava, por ocasião da libertação, reduzida a 18.000 quilômetros utilizáveis. Em janeiro de 1948, 41.000 quilômetros estavam novamente em serviço. Ainda que o material rolante seja de qualidade inferior, o tráfego já ultrapassou o nível de antes da guerra.

Evidentemente, o têrmo "reconstrução" não significa que a qualidade ou o confôrto de antes da guerra tenham sempre sido atingidos. Os "halls" monumentais com que se costumava, no século passado, de decorrer as estações de estradas de ferro se acham num estado desolador. Não foram sequer reparados, mas se construiu ao lado gares precariamente cobertas. Entretanto isto não impede que os trens andem novamente a 80 quilômetros a hora, que sáiam e cheguem no horário.

O estado das estradas de ferro — que continuam sendo, na Europa, o principal meio de transporte — é muito mais precário na Itália, onde a terceira classe "vale" frequentemente como segunda ou primeira, e mesmo esta reclassificação nem sempre é possível, por falta de material. Quando de uma excursão ao Sul de Nápoles, onde os trens fazem apenas 25 quilômetros por hora, fomos polidamente convidados a utilizar um vagão de animais.

Todavia, na maior parte da Europa ocidental, o problema dos transportes interiores está virtualmente resolvido, e as fábricas de vagões e locomotivas se fazem concorrência encarniçada para recuperar os mercados estrangeiros. Os transportes urbanos funcionam tão bem quanto antes da guerra, com a diferença de que não há a fantasia de cada um querer dispor do seu próprio automóvel. A palavra "transportes" quer dizer hoje, na Europa — transportes coletivos. A produção de automóveis é, na Inglaterra completamente, e na França quase inteiramente, reservado a exportação. 30.000 automóveis inglêses — destinados a comêço para a Argentina, foram exportados, êste ano, para os Estados Unidos.

PRIORIDADE DOS BENS DE PRODUÇÃO

A reconstrução dos transportes determinava, naturalmente, um grande esfôrço industrial. Também ali a palavra de ordem era: primeiro o mais necessário. A reconstrução das indústrias de bens de produção tem tido sua priori-

AUTOMÓVEIS, AÇO E CARVÃO

A indústria européia esforça-se por uma produção crescente, destinada de preferência à exportação, de onde espera os elementos indispensáveis à reabilitação financeira. Na fotografia ao lado vemos uma linha de montagem de automóveis. Êste tem sido um dos setores preferidos, notadamente pela França e Inglaterra. O mundo está adotando os veículos europeus numa escala nunca dantes atingida, enquanto a produção americana não chega para cobrir o consumo nacional. O aço e o carvão são outros dois elementos de grande importância, que começam a influir depois das tremendas dificuldades em que ambos se viram arrastados durante a guerra.

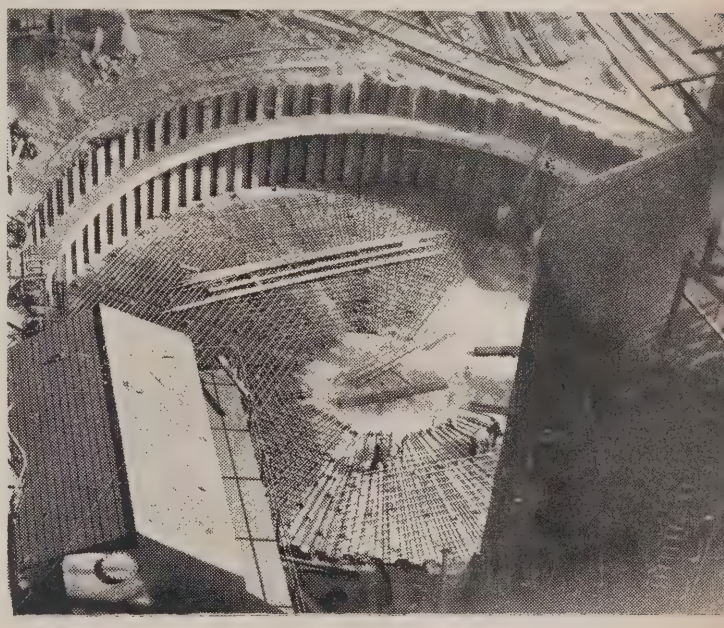
dade sôbre os bens de consumo. Visitamos dezenas de fábricas destruídas durante a guerra e reconstruídas em tempo recorde. Sem dúvida, exteriormente as novas construções não são tão atraentes, e também o equipamento não corresponde sempre as boas regras da estandartização e mecânização. E' necessário as vêzes se contentar com máquinas e aparelhos pouco homogêneos, de material recuperado sob os escombros das usinas destruídas, de ferramentas de oportunidade. Ao lado dos mais recentes modelos, encontra-se engenhos que são verdadeiros veteranos. E' evidente que um semelhante conjunto reduz a eficácia do trabalho. Mas, as lacunas do equipamento são largamente compensadas pelo zêlo e proficiência dos trabalhadores. Quanto a isto, é necessário corrigir opiniões correntes. Algumas vagas de greves, sobretudo na França, fizeram surgir a idéia de que na Europa, intoxicados pela agitação política, os operários tinham se tornado preguiçosos. "Nada mais errado". Em tôda a Europa, trabalha-se hoje quarenta e oito horas por semana, enquanto que nos Estados Unidos predomina a semana de quarenta horas. O trabalho manual é frequentemente mais pesado que antes da guerra, e a destruição das antigas casas obriga às vêzes os operários a percorrer um longo caminho até a fábrica. Mas êles aceitam tais condições calmamente, encontram-se todos os dias a hora certa no seu trabalho, e ultrapassam as dificuldades técnicas com a habilidade tradicional do bom artezão.

Foi, sobretudo, graças a excelente qualidade do pessoal, que a indústria européia recuperou tão rapidamente o terreno perdido. No curso de três anos, apenas, a produção dobrou, para ultrapassar, hoje em quase todos os países a Oeste da Alemanha, seu nível de antes da guerra. O número de desempregados que se elevava em 1938, na Bélgica, a 200.000, na Holanda a 300.000, na França a 400.000, na Inglaterra a 1.800.000, é hoje insignificante em todos êstes países, bem como nos países escandinavos.

Sob êste aspecto, a posição da Itália é completamente diversa. A república do Mediterrâneo se encontra atualmente vivendo uma grave crise econômica, que se reflete no número extremamente elevado dos desempregados. Segundo os informes reunidos pelos escritórios oficiais de emprêgo, havia em julho último, na Lombardia, 250.000 desocupados, em Veneza, 235.000, na Toscana, 90.000, na Sicília, 145.000 e para tôda a Itália se chega, à base destas informações, ao número alarmante de 2.400.000 desempregados. Nós mesmos vimos, no curso de nossa recente viagem, grandes usinas utilizando apenas a metade de sua capacidade, não em virtude das destruições ou da falta de matérias primas, mas por que, nas condições atuais, a indústria ita-

ENERGIA E TRANSPORTES

Um dos mais sérios capítulos no drama da reabilitação é o composto pela energia e transportes. Usinas destruídas, pontes dinamitadas, sistemas inteiros desmantelados pela sabotagem e pelas bombas, têm de ser agora recompostos. E' uma árdua tarefa, que exige por si só grandes elementos, como cimento, ferro, etc., e se entrosa, ao mesmo tempo, no trabalho de aumento da produção, vital para a Europa. Nestas páginas reunimos algumas fotografias que dão bem idéia do que é necessário empreender para tornar utilizáveis milhares de pontes, e de quanto é preciso para levantar usinas novas de energia elétrica. Ao mesmo tempo, sente-se no trabalho humano a ânsia de recuperação.



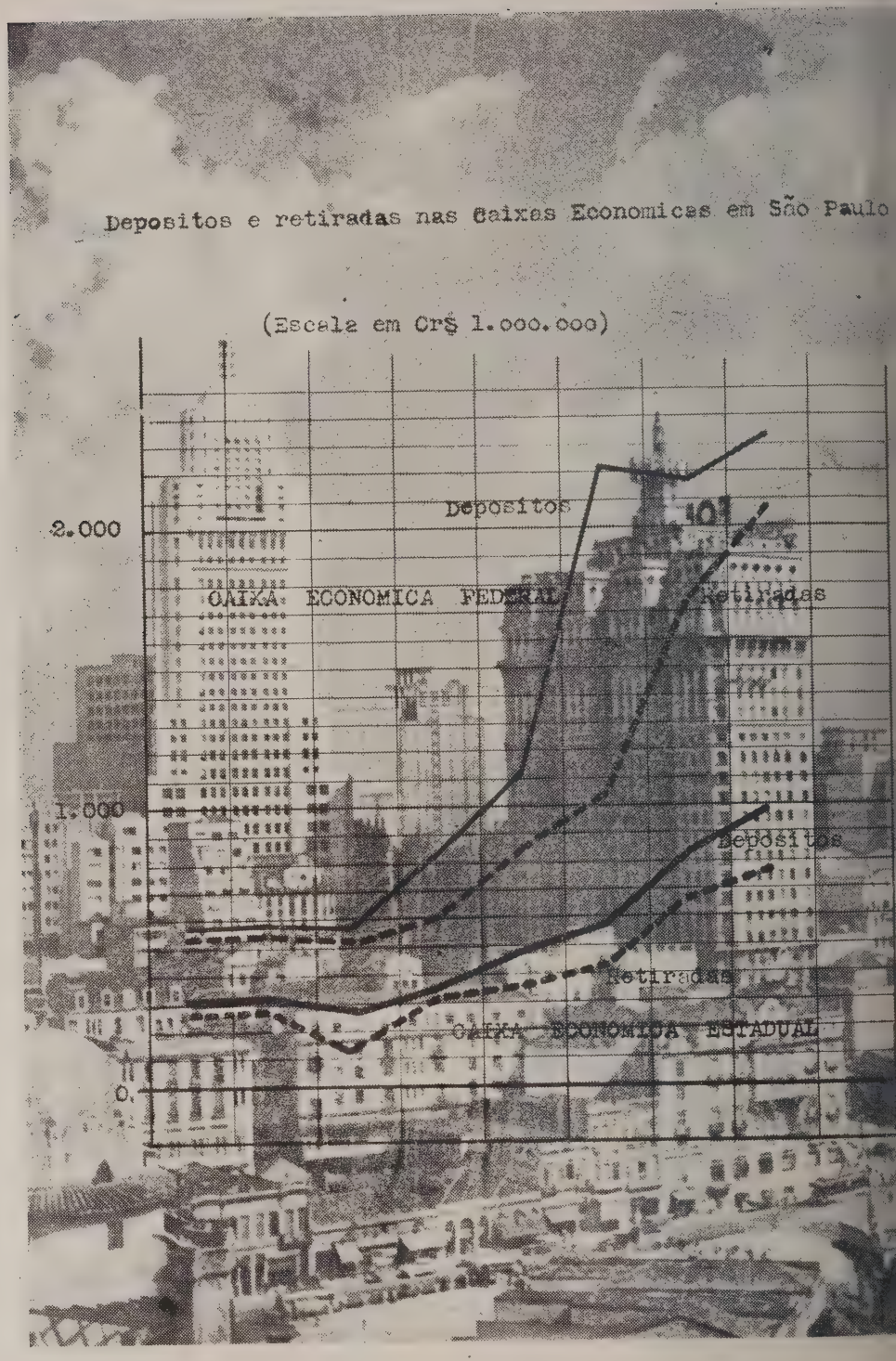
liana não encontra, nem no mercado interior nem no exterior, compradores para seus produtos. O custo da produção é muito elevado, conquanto os salários — 1.000/1.200 liras, corresponda a dois dólares por dia para um operário médio — sejam mais baixos que nos outros países europeus. E' preciso notar que nem mesmo na Itália se conseguiu ainda esclarecer inteiramente êste fenômeno, nem tão pouco são dados passos decisivos para vencer as dificuldades que proveem, a nosso ver, em larga medida, de uma política dita "deflacionista", mas na realidade quase inflacionista e não precedida ou acompanhada de uma verdadeira obra saneadora das finanças públicas.

Repetimos, portanto: o caso da Itália é excepcional e de nenhum modo característico para a evolução geral da economia européia. Uma das razões, e talvez a mais importante da rápida melhoria, é o grande aumento da produção carvoeira. Conquanto o petróleo e a energia hidrelétrica tomem pouco a pouco um lugar maior, a economia européia é, mais que a da América do Norte e do Sul, baseada na hulha. Daí, vem o pesadelo do Ruhr — a idéia de que aquêle que controla o Ruhr é o senhor da Europa e que, sem o carvão do Ruhr, o Continente se transformará inteiramente numa pastagem ou mesmo num deserto.

Se esta concepção contém uma pequena parcela de verdade, representa nada mais nem menos que uma subestimação da importância do Ruhr e foi desmentida tanto em tempos de paz quanto em tempo de guerra. A produção hulheira na bacia do Ruhr atingiu nas vésperas da guerra (1938) o máximo de 127 milhões de toneladas — dois terços da extração alemã — mas sòmente uma pequena parte foi exportada. Tôda a exportação carbonífera da Alemanha se elevava apenas a 30 milhões de toneladas, enquanto que, na mesma época, a Grã-Bretanha exportava 47 milhões de toneladas.

E' errado, nestas circunstâncias, supor-se que o carvão do Ruhr seria insubstituível. Sem nenhuma dúvida, êle tem sua importância, direta e indireta, para os países vizinhos, em particular para a Holanda. O grande porto de Roterdão, na embocadura do Reno, vivia em boa parte do tráfego do Ruhr — que é êle mesmo, o afluente do Reno — e a redução dos transportes de carvão prejudicou-o sensivelmente. Ora, mesmo a Holanda não tem necessidade do carvão alemão, por que tem hulha suficiente dentro de seu próprio território. A produção carbonífera da França — cerca de 50 milhões de toneladas por ano — já é muito maior que antes da guerra, e a França — cêrca de 50 milhões de toneladas de carvão do Sarre. Suas importações são compostas especialmente de carvão da Inglaterra e dos Estados Unidos. A Suíça,

(CONCLUI NA PÁGINA 97)



A Economia Popular em São Paulo

T. Pokrovsky

DESDE o começo da guerra estabeleceu-se a opinião de que as classes chamadas proletárias são as únicas vítimas do encarecimento geral, e que o único meio de combater o sofrimento destas classes, é o contínuo aumento dos respectivos salários que são considerados permanentemente aquém do índice geral de preços; as outras classes sociais, notadamente a de intelectuais, nunca são lembradas pelos "defensores do povo" e são consideradas como "mais favorecidas"; a classe proletária é digna de defesa, pertence, segundo proclamações dos defensores, principalmente a massa operária.

Esta opinião generalizada tomou firmes assentos na consciência pública, e especialmente na da própria classe operária, que aceita de bom grado o papel de vítima, e como tal, se considera digna de certos privilégios. Por exemplo, que outra classe de trabalhadores poderia tão impunemente atrasar ou faltar ao serviço, sem receio de multas e despedidas?

Não quero com isso dizer que os operários são piores de que outra qualquer classe social, mas também não vejo fundamentos para considerá-los como uma classe privilegiada. Privilegiada no sentido de ser a única vítima e como tal, merecedora de medidas especiais de proteção. Creio que todos estão sentindo as consequências da tremenda crise que atravessamos e que todos devem se esforçar

para solucionar as dificuldades, sem no entanto prejudicar os outros.

Quanto, particularmente, às classes operárias, existem na estatística nacional numerosos dados que permitem avaliar a situação real, sem impressões subjetivas, derivadas das considerações de ordem sentimental ou, — o que é muito mais perigoso, — das conveniências políticas. Em referência à Capital de São Paulo, os dados estatísticos fidedignos são perfeitamente suficientes para uma solução objetiva da questão.

Para começar nossa penetração no mistério da economia popular paulista, aproveitaremos elementos coletados e sistematizados pelo Departamento da Cultura da Prefeitura de S. Paulo, uma repartição merecedora de todo crédito e completamente isenta de qualquer partidarismo. Êsse Departamento mantém, desde 1939, uma observação ininterrupta do mercado de utilidades e calcula mensalmente os índices de variações do custo da vida em todos seus componentes — alimentação, vestuário, habitação, despesas com assistência médico-sanitária, etc., etc. Simultâneamente, registrando salários de trabalhadores dos 18 principais grupos profissionais, calcula também os índices correspondentes.

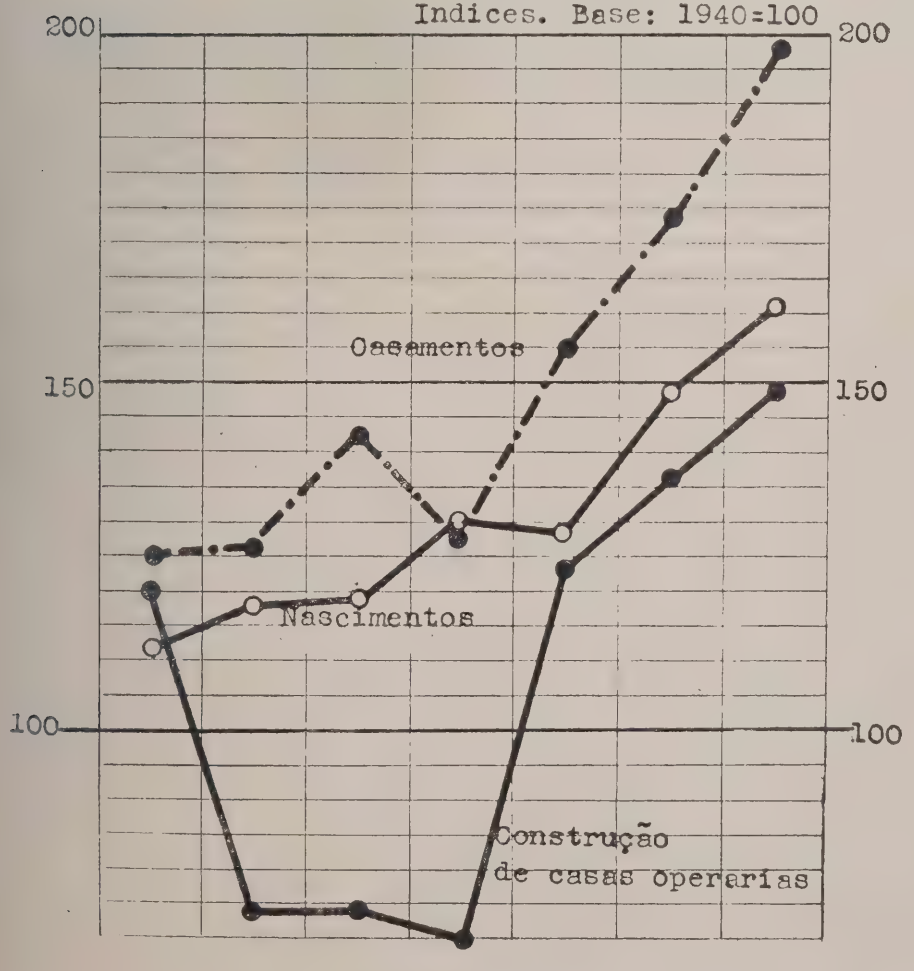
O diagrama n.° 1 representa êstes dois índices. Tanto os salários, como o custo da vida estão em constante ascenção; até 1945 aquêles iam se desenvolvendo, sem no entanto alcançar o ritmo dêste. Porém, na passagem de 1945 para diante, os salários marcam um forte progresso, superando sensivelmente o aumento das despesas domésticas. Portanto, se no período entre 1940 e 1945 podia-se falar sôbre os efeitos nefastos do encarecimento geral de utilidades, com referência às condições da existência da classe de operários industriais em S. Paulo (pois o índice de salários abrange só esta classe), de 1945 para cá nota-se a recuperação de perdas materiais sofridas nos anos anteriores e a posição econômica e financeira da classe obtém novos fundamentos.

Não quer isso dizer, evidentemente, que a classe operária paulista está se tornando uma classe de milionários; como em tôda parte, existe nêste grupo econômico-social fortes desníveis, desde a mais triste miséria até a abastança merecedora de certo respeito. Mas o confronto dos dois índices revela, que a situação geral do operariado decididamente tende para melhoria.

Existem ainda outras indicações a respeito. Assim, as prefeituras do Distrito Federal e de São Paulo, na estatística de novas construções discriminadas por gênero de prédios, apresentam, entre outros, os dados mensais sôbre a construção de casas operárias. Sob êste título são conhecidas as residências modestas, erguidas fora do perímetro propriamente urbano, nos subúrbios, de um pavimento, e cujas plantas não são sujeitas a contrôle especial; sua aprovação é rápida, sem induzir os proprietários a despesas especiais, sendo os respectivos alvarás concedidos com grande facilidade. Pois bem, quem se der ao esfôrço de visitar as zonas suburbanas de São Paulo, fica impressionado com o enorme alargamento de áreas construídas, com o aparecimento de inúmeras vilas de grande extensão. Realmente, nos últimos cinco anos foram construídas 22.131 casas operárias; isso quer dizer, que mais de 22.000 famílias operárias conseguiram economias suficientes para comprar um lote de terreno e erigir uma residência própria; por mais modesta que seja, uma casa destas já é um patrimônio no valor de — pelo mínimo — de 50 ou 60 mil cruzeiros; normalmente, porém, estas casas com terreno são avaliadas, hoje, em 80 ou 100 mil cruzeiros.

Considerando, que nas indústrias da Capital paulista estão trabalhando atualmente umas 300.000 pessoas, e que frequentes são os casos de trabalhar várias pessoas da família, então o operariado é constituído por uma 150.000 famílias, no máximo. São pois, mais de

Movimento demografico e construção de casas operarias em São Paulo



14% de famílias, que nos últimos 5 anos (1943-1947) tornaram-se proprietários de residências próprias, — já pagas ou em período de pagamento.

O ritmo da construção das casas em aprêço manteve-se nas seguintes proporções: em 1940-1941 alcançou 4.000 casas por ano; em 1942-1944 baixou a 3.000 casas por ano; em 1945 chegou a 5.000 (4.913, para maior exatidão), em 1946 — 5.458 e em 1947 — 5.956.

As porcentagens acima são resultados de um cálculo puramente teórico: ninguém pode afirmar, que todos sem exceção, proprietários de "casas operárias" são realmente operários industriais; há numerosos representantes de outras profissões, gente esforçada e econômica, que com seu labor e aplicação consegue reunir meios necessários para criar a sua, por assim dizer, independência residencial. Mas a massa, a grande parte é justamente constituída por trabalhadores na indústria.

Para não ser acusado de parcialidade e tendência antioperárias, repito novamente, que não se deve considerar todos os componentes dessa classe capazes de se tornar proprietários. Em todos os ambientes se encontram pessoas de maior ou menor capacidade de trabalho, de maior ou menor ambição, capazes de maior ou menor produtividade, obtendo maiores ou menores remunerações. No campo vasto e absolutamente livre que São Paulo oferece a todos, em condições de completa igualdade, o progresso material de cada um depende, principalmente do seu próprio esfôrço, a menos que se trata de pessoas incapacitadas de desenvolver esforços mais produtivos, como doentes, idosos, fracos física ou mentalmente, etc. Do grau do esfôrço e da iniciativa própria depende o bem-estar elementar de cada um. Aqui, neste ambiente de liberdade, as condições são essencialmente diferentes das da União Soviética, onde o progresso depende exclusivamente da posição partidária e da dedicação a Stalin.

O diagrama 2, que apresenta gráficamente as variações do número de casas operárias construidas, contém ainda dois principais índices demográficos, que traduzem com grande fidelidade a situação econômica das massas populares: a nupcialidade reflete imediatamente, com tendências baixistas, as variações para pior da economia popular. Também, nos anos da vida difícil, os nascimentos geralmente acusam certas diminuições. Porém, como podemos verificar, os casamentos estão em franco progresso; a baixa provisória, em 1944, foi motivada por uma causa especial, que nada tem que ver com a situação econômica: era um ano bisexto, e como se sabe, há um preconceito que considera anos bisextos desfavoráveis para casamentos; por isso os noivos previdentes e impacientes providenciaram no sentido de elevar anormalmente o índice de casamentos em 1943. Em

dezembro de 1943, assim como em 1947, no ano passado, tôdas as igrejas estavam cheias e os nubentes esperavam em filas. Portanto, aos índices demográficos não revelam perturbações fortes na economia popular em geral.

Se volvermos às economias populares propriamente ditas, representadas por reservas em dinheiro que as pessoas inclinadas à poupança costumam formar, — sem distinção de classes, — encontramos também indícios bastante animadores. Em São Paulo, na Capital, existem duas Caixas Econômicas — a Federal e a Estadual. Na primeira os depósitos quase quadruplicaram e na segunda — triplicaram, desde 1939 até 1947. Especialmente significativo foi o progresso em 1945, que coincide, aliás, com o aumento observado na construção de casas e no aumento do índice de salários. Um ligeiro declínio, observado nos depósitos da Caixa Federal em 1946, não refletiu em 1947, quando a tendência voltou a ser ascencional, embora já em proporções mais moderadas. Na Caixa Econômica Estadual, depois do último declínio em 1942, de proporções quase insignificantes, as entradas de dinheiro continuam progredindo sempre.

As retiradas, de um modo geral, acompanham o movimento de depósitos, se bem que em 1944-1946 o ritmo do seu progresso ficou muito aquém do dos depósitos, permitindo aglomeração de apreciáveis saldos, especialmente na Caixa Econômica Federal. Êste fenômeno é bastante significativo, pois demonstra que a grande quantidade de depositantes não necessita movimentar o numerário, sendo portanto pessoas proprietárias de economias no mais exato e estreito sentido da palavra.

Nos bancos também existem duas contas, que por idéia devem caracterizar a economia popular: são os depósitos em contas populares e limitadas. O progresso destas contas, nos bancos do Estado inteiro, é simplesmente assombroso: de 150 milhões de cruzeiros em 1940, passaram a 1.485 milhões em 1947, ou seja, pouco faltou para decuplicar os respectivos saldos.

Qual é a composição social dos proprietários destas contas, e das Caixas Econômicas? Infelizmente, não existem dados concretos para responder a esta pergunta. Segundo opinião de funcionários bancários competentes, que estão em contato direto com os depositantes, existem os negociantes de grau pequeno e os especuladores principiantes, que procuram aproveitar os juros relativamente altos destas contas; distribuem, pois, entre diversos bancos e Caixas, em seu próprio nome e nos de seus familiares, as reservas que possuem. Mas o número dêsses aproveitadores, na massa geral de depositantes, é práticamente insignificante. O contingente predominante é constituído pelos empregados de categorias as mais diversas, pertence quase integralmente aos legítimos representantes de classes populares, pessoas mais esforçadas ou de espírito empreendedor mais desenvolvido. Entre êles figuram tanto operários, como tarabalhadores de outras classes; evidentemente, que capitalistas e tubarões não se utilizam de contas com limite em 20 mil cruzeiros.

Interessante seria examinar a distribuição geográfica dos depositantes destas contas. Infelizmente, não possuímos discriminação de contas bancárias; mas no tocante às Caixas Econômicas, um recente trabalho do Departamento Estadual de Estatística de São Paulo fornece indicações a respeito, relativas a 1946.

Em 31 de dezembro daquele ano, os saldos dos depósitos nas duas Caixas eram assim distribuídos:

na Capital de S. Paulo	3.089 milhões
no Interior	2.327 "

portanto, as economias totais, que a população entregou à guarda das Caixas, montava naquela data a 5 bilhões 416 milhões de cruzeiros. Na Caixa Estadual o saldo era de 2.941 milhões, incluindo Interior e Capital; a Federal teve quase a mesma importância ou sejam 2.475 milhões, só na Capital.

Como já anotamos acima, os tubarões não costumam guardar seu dinheiro nas Caixas Econômicas. Por conseguinte, aquêle saldo pertencia às famílias da classe média para baixo, econômicamente falando. Excluindo do número dos depositantes as pessoas abaixo de 19 anos de idade, logo verificamos, que o depósito médio, por habitante adulto, era de 1.547 cruzeiros (de 7.000.000 de habitantes registrados pelo Recenseamento, 3.500.000 eram de idade até 19 anos, em números redondos).

No caso presente, o método comum de atribuir depósitos médios calculados por habitante, talvez não corresponda à situação real: creio, que seria mais lógico calcular o depósito médio por família; isso corresponderia melhor à significação real de economias populares Nesta hipótese, pertencia à uma família paulista, aproximadamente 3.770 cruzeiros depositados nas Caixas Econômicas. Se isolarmos os depósitos na Capital do Estado, verificaremos que o depósito médio, por família, era de 11.600 cruzeiros; no Interior a situação revela-se bem diferente, como aliás, era de esperar: lá, os depósitos mal alcançam 2.000 cruzeiros por família.

Sabemos muito bem, que existem em São Paulo, como em qualquer outra parte do mundo, numerosas famílias em petição de miséria. Todos sabemos disso muito bem; porém, o que é ruim, é que costumamos fazer generalizações apressadas e afirmamos a quatro ventos, que todo o povo vive na miséria. Esta afirmação, consciente ou inconsciente, não importa, prejudica a situação geral e pode realmente levar todo mundo à miséria. Pois, com estas convicções cada um começa se considerar vítima; como tal, julga-se com direito à uma proteção especial, de um lado e de outro, começa esquecer as suas obrigações. Desta ordem de coisas deriva o relaxamento quase geral especialmente nas classes consideradas como principais vítimas inocentes da situação: é muito humano e natural, que uma pessoa cujos direitos não são atendidos — ou que se julga nessas condições, — relaxe proporcionalmente o cumprimento de seus deveres.

Como primeiro resultado dêsse relaxamento, aparece a diminuição

RADIO
Esportes
TUPI

Diariamente das 19,05 às 19,30 quadros da vida esportiva da cidade

2.ª Linhas Cruzadas
3.ª Chuteiras Esquecidas
4.ª S. Excia. o Futebol
5.ª Reportagem na Rua
6.ª Porta do Cineac
Sab. Mesa de Botequim

RADIO
TUPI

do rendimento no trabalho, a produtividade decai; por conseguinte o custo do trabalho fica mais caro. À mão de obra cabe normalmente uns 25% do custo da produção; o encarecimento do trabalho repercute com um forte coeficiente no preço de venda e esta circunstância constitui inegavelmente uma das causas do encarecimento geral de utilidades.

Uma emprêsa, que possui na sua organização grandes oficinas mecânicas, está concluindo agora um interessante estudo sôbre a decadência da produtividade. Lamento não poder citar resultados do respectivo levantamento, mas em linhas gerais verificou-se o seguinte: a produção total nas oficinas, — em unidades materiais da produção, — baixou fortemente, em comparação com 1939; a quantidade de horas de trabalho aumentou inversamente quase na mesma proporção, por causa do aumento do número de trabalhadores; e a fôlha de pagamento progrediu em proporção assombrosa. Por conseguinte, enorme encarecimento de objetos produzidos ou reparados nas oficinas em aprêço. Encarecimento por conta de que? — Por conta de desperdício do trabalho, com repercussão sôbre os materiais, ferramentas, máquinas, etc. E trata-se de assunto de uso obrigatório, com reflexo sôbre tôdas as utilidades.

Estudamos, pois, o desenvolvimento da economia popular e verificamos, que na realidade a situação não é tão desastrosa, como muitos gostariam de apresentar. Entretanto, existe certa discrepância entre a situação real e a convicção psicológica das massas a respeito, convicção errada e altamente prejudicial à tôda Economia Nacional. Prejudicial, porque o êrro dessa convicção induz os trabalhadores a diminuir o rendimento de seu trabalho, em detrimento geral.

Os desníveis social-econômicos atualmente existentes, podiam muito bem ser neutralizados em benefício, justamente, das classes menos favorecidas, se diminuísse o desperdício geral de energias, se crescesse o sentimento de responsabilidade e de obrigação de cumprir as tarefas de cada um.

APÓLICES FERROVIÁRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

A Estrada de Ferro Sorocabana, além de sua privilegiada situação no mapa ferroviário Estadual, intégra, no plano geral de Viação Nacional, vários troncos interestaduais e internacionais que levam as linhas férreas brasileiras às fronteiras da Argentina, Uruguay, Paraguay e Bolívia. Caminho de ferro já de enorme preponderância no conjunto viatório do país, tem um futuro de incomparável grandiosidade entre os seus congêneres.

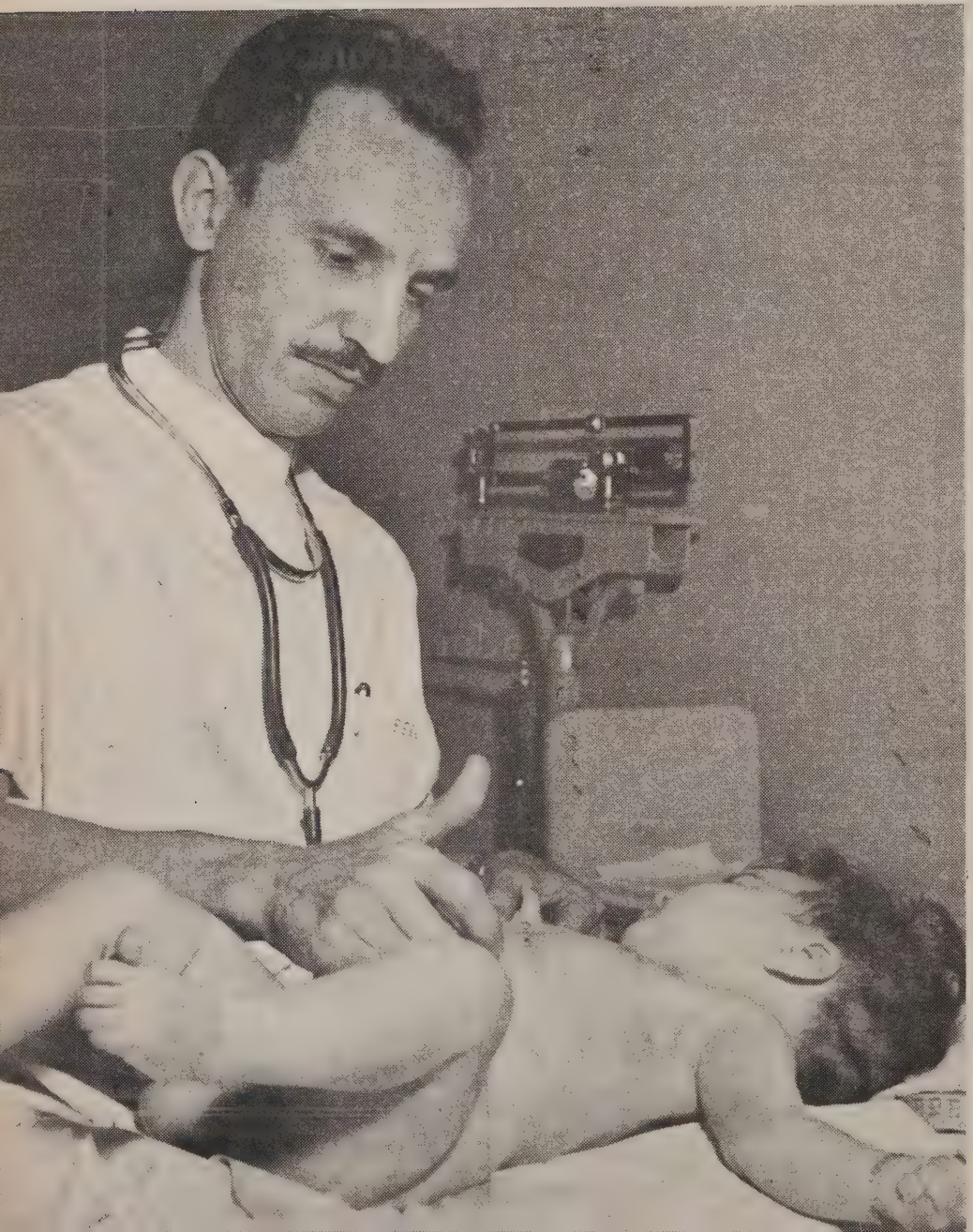
☆

As Apólices Ferroviárias de São Paulo são garantidas pelo Tesouro do Estado de São Paulo e rendem juros altamente compensadores, pagáveis mensalmente.

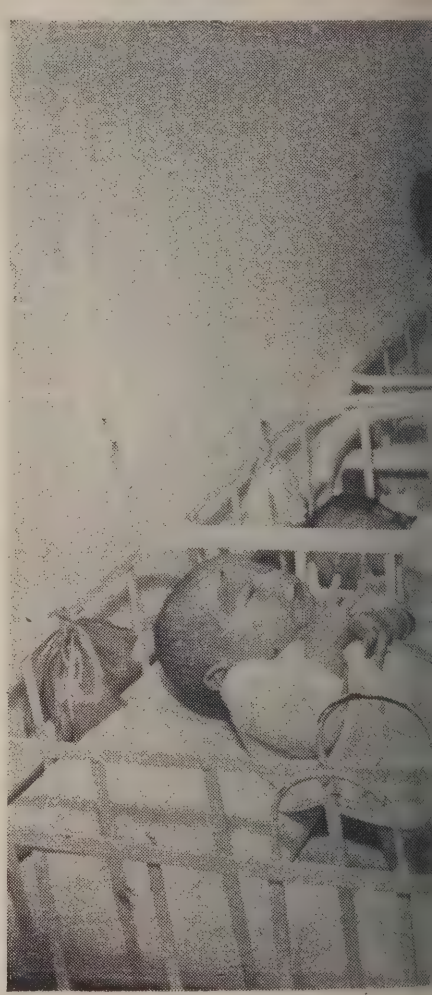
Procure um corretor da Bôlsa de Valores ou um Banco e participe do negócio melhor remunerado e mais seguro do momento, em todo país.

Reportagem

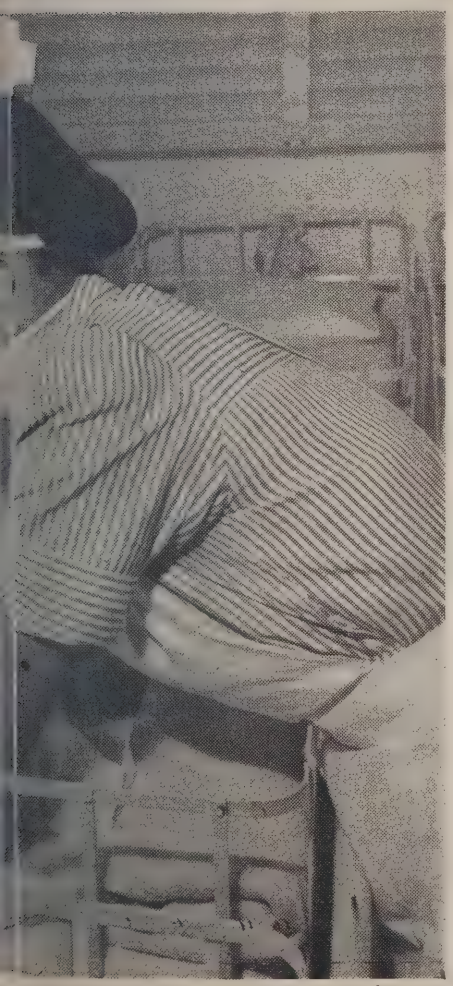
A Prolificidade no Brasil



São caros ao Brasil os que nascem. Nem
lidade infantil no nosso país são dos maio-
problema, o de salvar estas vidas. Prolifi-
de higiene é uma das mais sérias, e os
vemos mesmo nas



todos, porém vingam. Os índices de mortares em todo o mundo. Surge então um cidade em si não nos preocupa. A questão aspectos que nos mostram as gravuras só grandes cidades.

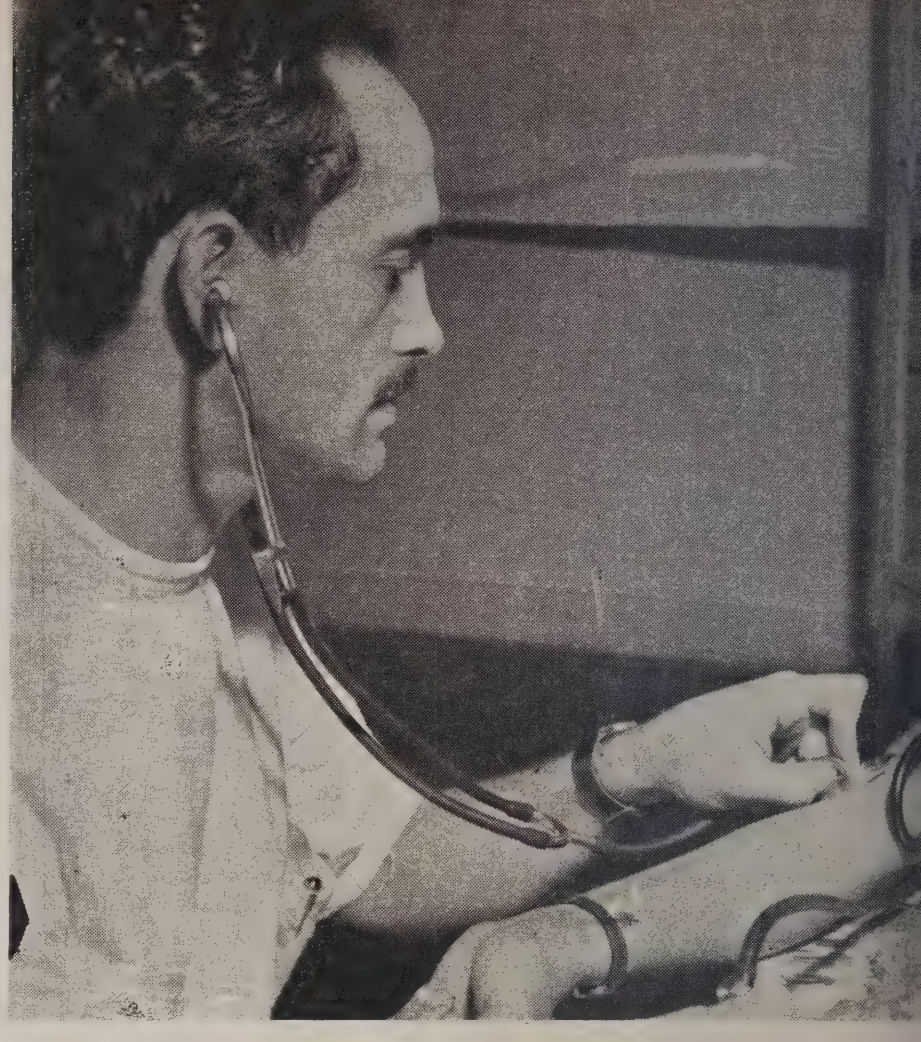


Algumas Conclusões

- *ENTRE 7 e 8 o número médio de filhos nascidos vivos tidos por cada mulher prolífica recenseada no Brasil, em 1940, com 50 anos ou mais de idade.*
- *AS GERAÇÕES mais novas de mulheres brancas fazem restrição voluntária da prole.*
- *HA' MAIOR mortalidade das mulheres mais prolíficas, nas idades maduras, nos grupos pardo e prêto, em que predominam os pobres.*
- *AS MULHERES japonêsas apresentam, no Brasil, uma intensidade de reprodução superior à normal em sua pátria de origem.*
- *A PROLIFICIDADE da mulher no Distrito Federal é reduzida, em comparação com a verificada no interior do Brasil, mas ainda está longe dos mínimos atingidos nos países onde a limitação voluntária da prole alcançou a maior difusão e intensidade.*

O PRIMEIRO grande estudo, levado a têrmo no Brasil, sôbre a fecundidade, a prolificidade e a natalidade foi realizado através dos elementos coligidos pelo censo demográfico de 1940. Especialmente no que diz respeito aos dois primeiros dêsses aspectos, as conclusões obtidas constituem revelações das mais significativas sôbre o comportamento da população brasileira. Essas conclusões são de tal maneira imperativas que as comissões incumbidas da preparação do censo de 1950 já resolveram não incluir, no questionário do próximo censo demográfico, as indagações relativas aos dois aspectos acima enumerados, pois consideram perfeitamente satisfatórios os resultados do levantamento de 1940.

Como é sabido, entre os quesitos incluídos nos boletins do censo demográfico de 1940, achavam-se os seguintes: "Se teve filhos nascidos vivos, declarar quantos", "Se teve filhos nascidos mortos, declarar quantos". A apuração das respostas dadas a êsses quesitos, em combinação com as referentes ao sexo, à idade, à côr, ao estado conjugal e a outros caracteres individuais dos recenseados, tornou possível uma série de estudos sôbre a capacidade e as possibilidades de reprodução da mulher brasileira, estudos que revelaram características demográficas na maior parte desconhecidas antes do inquérito.



A mãe brasileira merece cuidados especiais. Quando os problemas de ordem social las grandes cidades aos filhos. Nestas duas páginas damos algumas mostras dos elementos

AS MULHERES ADULTAS

Na data do censo de 1940, 1.º de setembro, foram recenseadas, como presentes no Brasil 11.938.810 mulheres de 15 anos e mais, ou melhor, mulheres em idade de ter filhos. Dêsse total, 7.259.434 tinham tido filhos nascidos vivos. Isto quer dizer que quase 61 por cento das mulheres maiores de 15 anos do Brasil tinham tido filhos nascidos vivos. O número de filhos tidos nascidos vivos montou à

rcontrarem solução, a prolificidade aumentará muito. Neste momento êle influi de diversas formas, até nas restrições opostas pe-ssenciais na defesa das mães — a preparação dos que dela devem cuidar e a necessidade de induzi-las aos cuidados médicos.

0.448.046, o que quer dizer que, a ada grupo de 100 mulheres em idade e reproduzir, correspondiam mais de 30 filhos nascidos vivos, e a cada gru-o de 100 mulheres que tinham tido ilhos nascidos vivos correspondiam nais de 543 filhos nascidos vivos.

Do total das mulheres presentes de 5 a 19 anos, quase 9 por cento ti-ham tido filhos nascidos vivos; entre s mulheres de 20 a 29 anos, mais de 7 por cento tinham tido filhos nasci-os vivos; entre as de 30 a 39 anos, ouco mais de 81 por cento tinham do filhos nascidos vivos; entre as de 0 a 49 anos, e entre as de 50 a 59 nos, mais de 84 por cento tinham tido lhos nascidos vivos; e entre as de 0 anos e mais, quase 84 por cento ti-ham tido filhos nascidos vivos. Os ados da Tabela I, contendo o cálculo a quota das mulheres prolíficas e as taxas cumulativas de fecundidade prolificidade, por grupos de idade as mulheres, segundo a côr, dispen-maiores esclarecimentos, para a evida compreensão.

MULHERES DE 50 ANOS E MAIS

A situação comparativa dos diver-os grupos de côr, referentemente às mulheres de 50 anos e mais, mulheres cuja atividade reprodutora se pode considerar esgotada, oferece aspectos curiosos. Em cada grupo de 100 mulheres brancas, quase 85 tiveram filhos nascidos vivos; em cada grupo de 100 mulheres pretas, quase 81 tiveram filhos nascidos vivos; em cada grupo de 100 mulheres amarelas, quase 93 tiveram filhos nascidos vivos; em cada grupo de 100 mulheres pardas, quase 84 tiveram filhos nascidos vivos.

Se verificarmos os elementos relativos à prolificidade, contudo, diferenças razoáveis surgem de imediato. A cada grupo de 100 mulheres presentes no Brasil, de 50 anos e mais, correspondiam, entre as brancas, quase 657 filhos tidos nascidos vivos; entre as pretas, quase 585 filhos tidos nascidos vivos; entre as amarelas, mais de 499 filhos tidos nascidos vivos; e entre as pardas, pouco mais de 644 filhos tidos nascidos vivos. Já a cada grupo de 100 mulheres que tiveram filhos nascidos vivos, correspondiam, entre as brancas, mais de 775 filhos tidos nascidos vivos; entre as pretas, mais de 723 filhos tidos nascidos vivos; entre as amarelas, mais de 538 filhos tidos nascidos vivos; e entre as pardas, mais de 767 filhos tidos nascidos vivos.

Como se observou, entre as mulheres de 50 anos e mais, a quota das que tiveram filhos nascidos vivos ascende a quase 84 por cento, variando nos diversos grupos de côr entre o mínimo de 81 por cento, entre as pretas, e o máximo de 93 por cento, entre as amarelas. A quota excepcionalmente elevada que se verifica entre as amarelas, conforme faz ver o Professor Giórgio Mortara, consultor técnico do Serviço Nacional de Recenseamento, depende da circunstância de que a imigração japonêsa foi realizada em parte considerável por grupos de família, e não por indivíduos isolados, predominando, logo, entre as mulheres adultas, as que já estavam casadas e tinham filhos.

As quotas verificadas entre as brancas, 85 por cento, e as pardas, 84 por cento, diferem pouco entre si, e talvez a leve inferioridade da segunda dependa da maior frequência de declarações incompletas no grupo pardo. Parece, pelo contrário, ser real a inferioridade da quota verificada entre as pretas, em comparação com as dos dois outros principais grupos de côr. Todavia, essa inferioridade é moderada, e

mesmo neste grupo a proporção das mulheres prolíficas, entre as que atingiram o fim do período reprodutivo, pode ser considerada elevada.

Para as mulheres prolíficas de 50 anos e mais, a proporção dos filhos tidos nascidos vivos, que representa a taxa cumulativa de prolificidade completa, é de mais de 764 por 100, indicando um número médio de 7 a 8 filhos por mulher prolífica. E' relativamente mínima a diferença entre as proporções calculadas para as mulheres brancas, 775, e as pardas, 767, às quais fica nitidamente inferior a calculada para as pretas, 723, embora ainda muito elevada. Em último lugar segue-se a proporção calculada para as amarelas, 585, bem distanciada das precedentes.

Considerando-se em conjunto as mulheres de 50 anos e mais, prolíficas e não prolíficas, a proporção dos filhos tidos nascidos vivos, que representa a taxa cumulativa de fecundidade completa, é de quase 642 por 100. Essa proporção atinge o seu nível mais elevado, 657, para as mulheres brancas, em virtude da maior quota de prolíficas e da maior taxa de prolificidade; fica apenas levemente inferior, 644, para as pardas; sensivelmente menor, 585, para as pretas, caracterizadas pela menor quota de prolíficas e pela menos elevada prolificidade, entre os três principais grupos de côr; ainda menor, 499, para as amarelas, cuja alta quota de prolíficas não chega para compensar o nível relativamente baixo da taxa de prolificidade.

MULHERES DE 15 A 49 ANOS

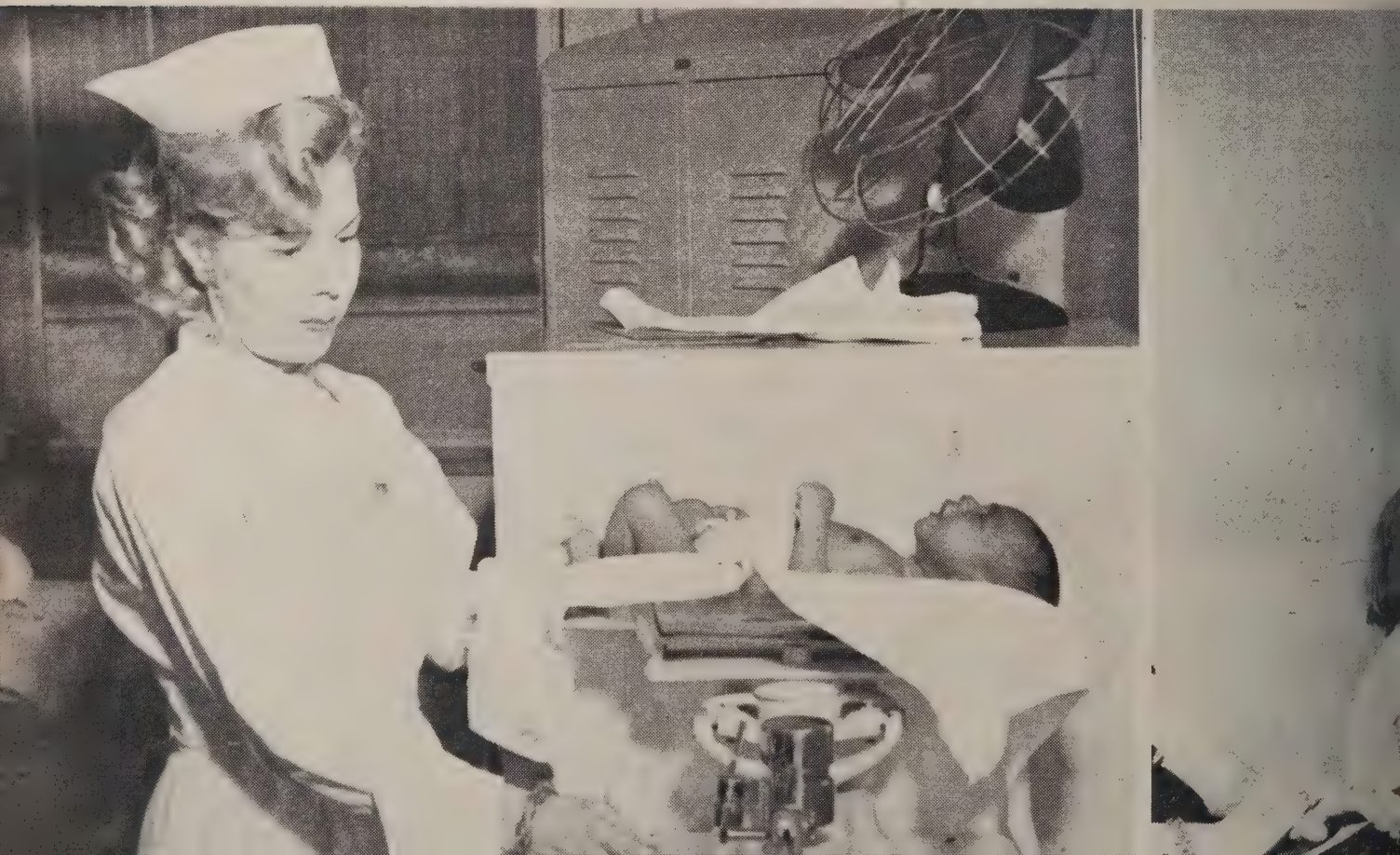
Os resultados das elaborações referentes às mulheres em idades de 15 a 49 anos, discriminadas por grupos de idade, oferecem acentuado interêsse. Primeiramente, vejamos as quotas das mulheres prolíficas. Em cada grupo de 100 mulheres de 15 a 19 anos, tiveram filhos nascidos vivos, entre as brancas, quase 9; entre as pretas, quase 8; entre as amarelas, menos de 5; e entre as pardas, mais de 9. Em conjunto, quase 9. Em cada grupo de 100 mulheres de 20 a 29 anos, tiveram filhos nascidos vivos, entre as brancas, mais de 58; entre as pretas, mais de 53; entre as amarelas, quase 64; e entre as pardas, menos de 58. Em conjunto, mais de 57. Em cada grupo de 100 mulheres de 30 a 39 anos, tiveram filhos nascidos vivos, entre as brancas, quase 82; entre as pretas, mais de 77; entre as amarelas, menos de 92; entre as pardas, mais de 81. Em conjunto, pouco mais de 81. Em cada grupo de 100 mulheres de 40 a 49 anos, tiveram filhos nascidos vivos, entre as brancas, mais de 85; entre as pretas, mais de 81; entre as amarelas, quase 95 e entre as pardas, muito mais de 84. Em conjunto, muito mais de 84.

Em tôdas as idades, como se constata, as quotas das mulheres prolíficas são maiores para as brancas e as pardas, com pequenas diferenças entre êsses dois grupos, do que para as pretas. Ficam excepcionalmente elevadas, salvo no grupo de 15 a 19 anos de idade, as quotas calculadas para as amarelas, em consequência da frequente imigração de mulheres já casadas, já referida linhas acima, e da facilidade de casamento para as solteiras, relativamente pouco numerosas.

PROLIFICIDADE DAS MULHERES JOVENS E MADURAS

A comparação entre as taxas cumulativas de prolificidade das mulheres em idades de 15 a 49 anos, discriminadas por grupos de idade, aponta detalhes interessantes. O número de filhos tidos nascidos vivos, por 100 mulheres que tiveram filhos nascidos vivos, em idade de 15 a 19 anos, é o seguinte:

As estatísticas mostram que as mães pretas são as mais prolíficas.



entre as brancas 139
entre as pretas 143
entre as amarelas 125
entre as pardas 145
em conjunto 141

Por 100 mulheres prolíficas, em idade de 20 a 29 anos:

entre as brancas 288
entre as pretas 303
entre as amarelas 253
entre as pardas 310
em conjunto 294

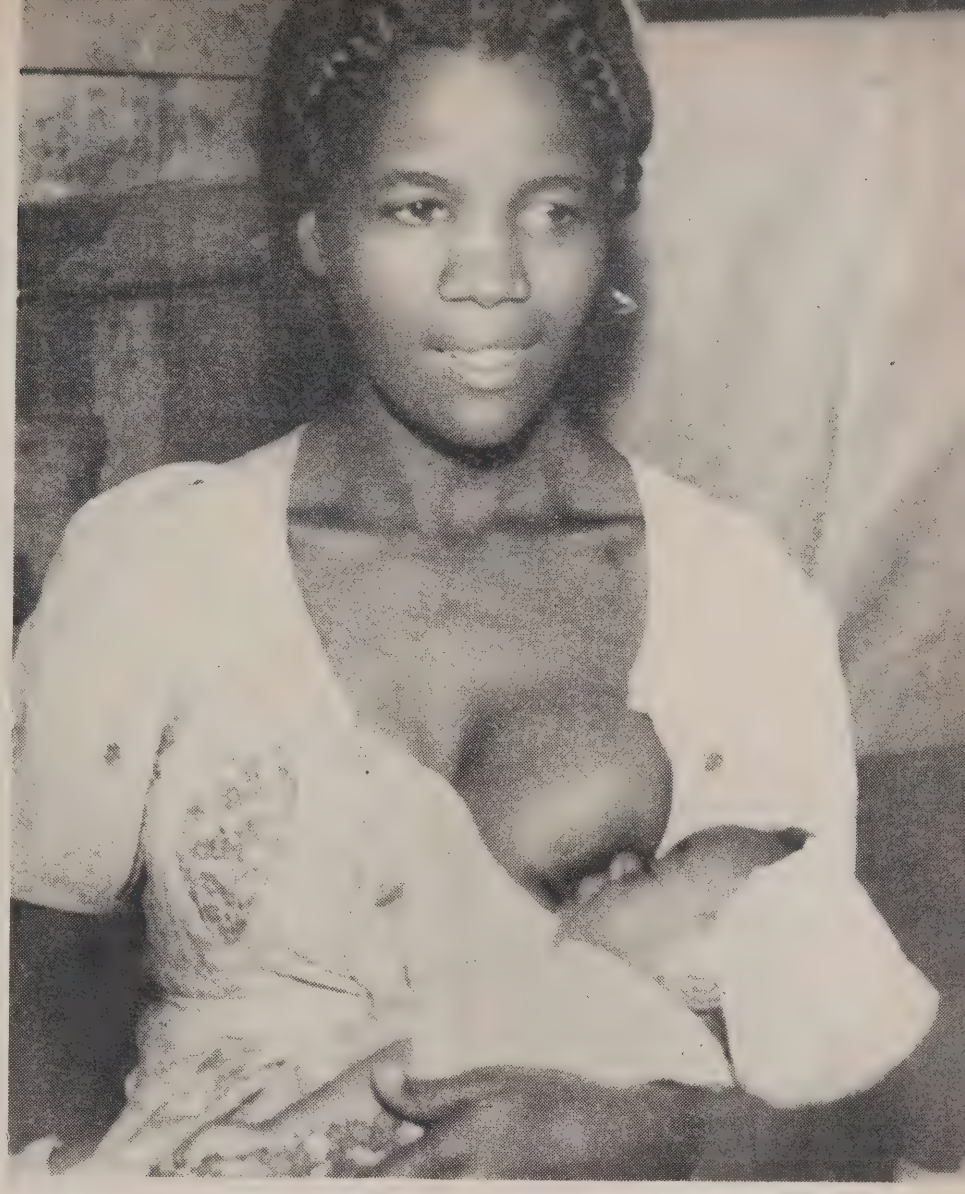
Por 100 mulheres prolíficas, em idade de 30 a 39 anos:

entre as brancas 540
entre as pretas 549
entre as amarelas 473
entre as pardas 572
em conjunto 548

Por 100 mulheres prolíficas, em idade de 40 a 49 anos:

entre as brancas 723
entre as pretas 699
entre as amarelas 599
entre as pardas 739
em conjunto 722

As taxas de prolificidade para as mulheres pardas, como se vê, são as mais elevadas, em todos os grupos de idade de 15 a 49 anos. Também as



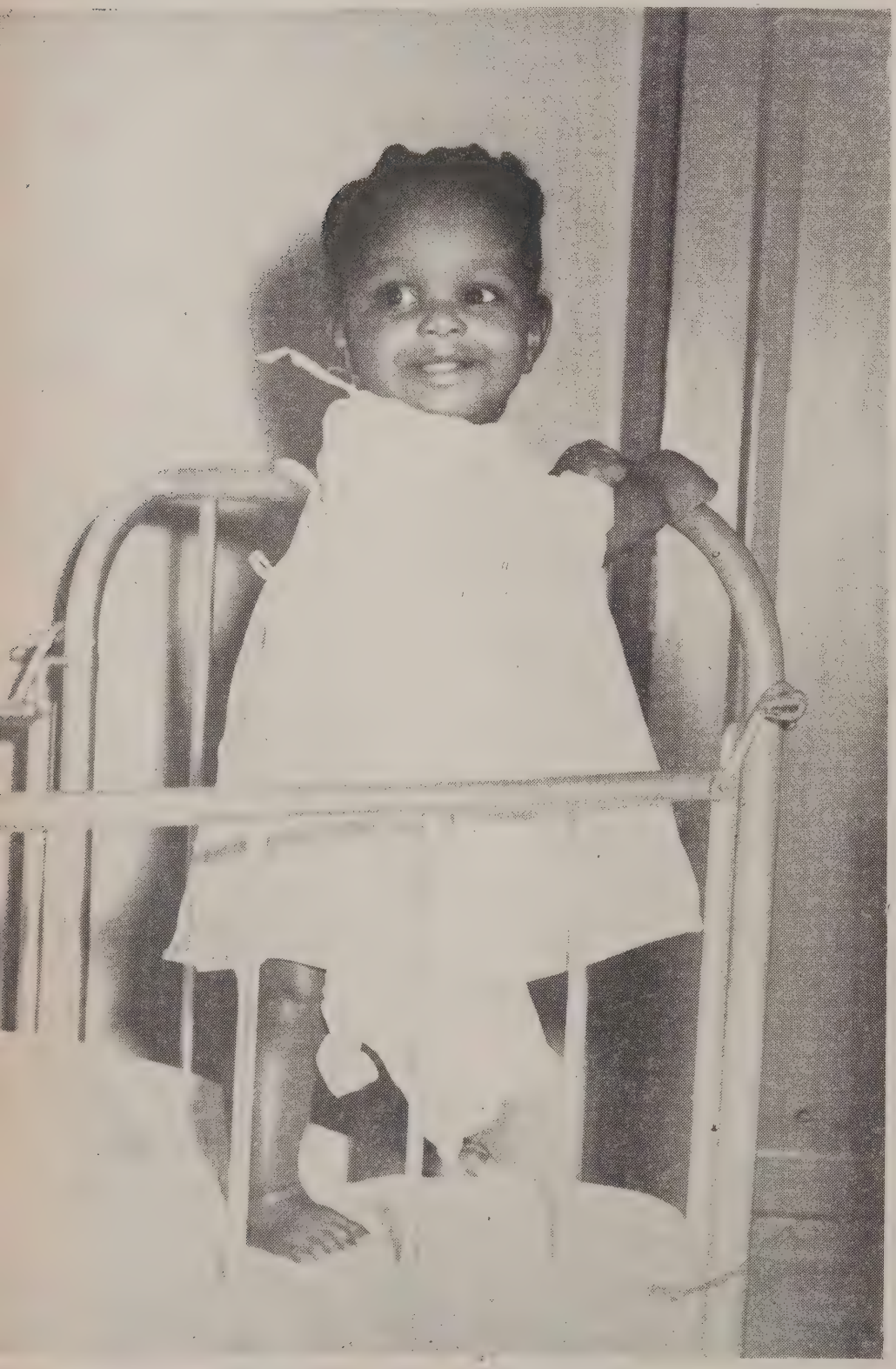
Embora as mães pretas sejam as de menores possibilidades financeiras, não raro se sacrificando para o sustento dos filhos brancos.

taxas para as pretas excedem as para as brancas nos grupos de 15 a 39 anos. As taxas para as amarelas ficam inferiores às dos três principais grupos de côr, acentuando-se essa inferioridade com o subir da idade. As diferenças entre as taxas calculadas para as mulheres pardas, pretas e brancas são relativamente pequenas. Merece relêvo, contudo, a diferente posição comparativa dêsses grupos de côr nas idades de 15 a 49 anos e nas de 50 e mais.

As mulheres brancas, que apresentam a taxa de prolificidade mais elevada nas idades de 50 anos e mais, figuram em terceiro lugar nos grupos de 15 a 39 anos, com taxas inferiores às das pardas e pretas, e em segundo no de 40 a 49 anos, com taxa inferior à das pardas. E' possível que êsse contraste, nítido, embora não muito acentuado, dependa das seguintes circunstâncias, lembradas pelo Professor Mortara: a) elevação da idade média

na época do casamento e mais frequente restrição voluntária da prole nas gerações mais novas de mulheres brancas, seja em comparação com os demais grupos de côr, seja em comparação com as gerações mais velhas do mesmo grupo; b) maior mortalidade das mulheres mais prolíficas, nas idades maduras, nos grupos pardo e prêto, em que predominam os pobres; c) menores omissões nas declarações dos filhos tidos pelas mulheres pardas e pretas, nas idades de 15 a 49 anos, em comparação com as de 50 e mais.

As crianças de côr estão nos índices maiores de nascimento e mortalidade. Se tôdas contassem com os cuidados desta que vemos na gravura, mais altos seriam os índices de aproveitamento das vidas que surgem entre as pessoas de côr.



FECUNDIDADE DAS MULHERES JOVENS E MADURAS

A comparação das taxas cumulativas de fecundidade das mulheres em idades de 15 a 49 anos, discriminadas por grupos de idade, oferece igualmente aspectos curiosos. Em cada grupo de 100 mulheres de 15 a 19 anos, o número de filhos tidos nascidos vivos foi, entre as brancas, de 12; entre as pretas, de mais de 11; entre as amarelas, de menos de 6; e entre as pardas, de muito mais de 13. Em conjunto, mais de 12. Em cada grupo de 100 mulheres de 20 a 29 anos, o número de filhos tidos nascidos vivos foi, entre as brancas, de quase 168; entre as pretas, de quase 161; entre as amarelas, de mais de 161; e entre as paraas, de mais de 178. Em conjunto, 169.

Em cada grupo de 100 mulheres de 30 a 39 anos, o número de filhos tidos nascidos vivos foi, entre as brancas, de menos de 442; entre as pretas, de mais de 423, entre as amarelas, de 433; e entre as pardas, de menos de 465. Em conjunto, menos de 444. Em cada grupo de 100 mulheres de 40 a 49 anos, o número de filhos tidos nascidos vivos foi, entre as brancas, de muito mais de 615; entre as pretas, de quase 567; entre as amarelas, de quase 568; e entre as pardas, de mais de 624. Em conjunto, mais de 609.

Em todos os quatro grupos de idade considerados, as taxas de fecundi-

dade calculadas para as mulheres pardas excedem as para as brancas, que, entretanto, estão bem próximas das primeiras. Seguem-se as taxas para as pretas e as amarelas, pouco diferentes entre si, exceto no grupo de 15 a 19 anos, a maior quota das mulheres prolíficas entre as amarelas compensando, a respeito das pretas, a sua menor prolificidade. Chama a atenção, o Professor Mortara, para a adaptação da fecundidade das mulheres amarelas às condições do meio brasileiro, favoráveis a uma intensidade de reprodução superior à normal na pátria de origem. Para as mulheres amarelas de 40 a 49 anos se verifica uma taxa de 568 por 100, em comparação com a de apenas 457 calculada para as de 60 anos e mais que provavelmente viveram no Japão durante a totalidade ou a maior parte do período reprodutivo da sua existência.

UM ESTUDO DE CONJUNTO

Verificada a situação das mulheres já saídas do período reprodutivo da existência e a das que ainda estão atravessando êsse período, compete reunir os dois grupos, para que o conjunto possa apontar tendências. Em cada grupo de 100 mulheres brancas, de 15 anos e mais, tiveram filhos nascidos vivos mais de 61; em igual número de pretas, mais de 58 tiveram filhos nascidos vivos; em igual número de amarelas, mais de 66 tiveram filhos nascidos vivos; e em cada grupo de 100 mulheres pardas, mais de 60 tiveram filhos nascidos vivos. Em conjunto, para cada 100 mulheres presentes no Brasil, de 15 anos e mais, quase 61 tiveram filhos nascidos vivos.

A cada grupo de 100 mulheres, de 15 anos e mais, presentes no Brasil, correspondiam mais de 330 filhos tidos nascidos vivos. Essa proporção variava, segundo a côr das mulheres. Entre as brancas, era de 100 para 333; entre as pretas, de 100 para 316; entre as amarelas, de 100 para 298; e entre as pardas, de 100 para 334. A cada grupo de 100 mulheres que tinham tido filhos nascidos vivos, de 15 anos e mais, correspondiam, em conjunto, mais de 543 filhos nascidos vivos. Também variava a proporção, segundo a côr das mulheres. Entre as brancas, era de 100 para 541; entre as pretas, de 100 para 543; entre as amarelas, de 100 para 449; e entre as pardas, de 100 para 553.

Os dados acima são médias ponderadas dos calculados por grupos de idade para os diversos grupos de côr. Logo, a diferente composição por idade dos diversos grupos de côr influi na determinação das diferenças entre êles. Esta influência dos pesos, entretanto, fica secundária em comparação com os valores resumidos nas médias. A quota das mulheres prolíficas excede fortemente a média no grupo amarelo e fica nitidamente abaixo da média no grupo prêto. A taxa cumulativa de prolificidade está muito próxima da média nos três principais grupos de côr, tornando-se fortemente inferior à média no grupo amarelo. A taxa cumulativa de fecundidade fica inferior à média no grupo prêto, em virtude da menor quota de mulheres prolíficas, e ainda mais baixo no grupo amarelo, em consequência da menor prolificidade.

MULHERES PRETAS E PARDAS

Até agora, foram discriminados os grupos prêto e pardo. Mas, a análise dos resultados censitários demonstrou que as declarações de côr foi feita com critérios variáveis e heterogêneos. Em consequência, p a r e c e conveniente acrescentar, aos dados já expostos, as correspondentes elaborações realizadas para o conjunto das mulheres pretas e pardas.

Assim sendo, observa-se que, sôbre 100 mulheres, tiveram filhos nascidos vivos, entre as de 15 a 19 anos, menos de 9; entre as de 20 a 29 anos, menos de 56; entre as de 30 a 39 anos, menos de 80; entre as de 40 a 49 anos, mais de 83; entre as de 50 a 59 anos, quase 83; e entre as de 60 anos e mais, mais de 82. Em conjunto, em cada grupo de 100 mulheres pretas e pardas existentes no Brasil, quase 60 tinham tido filhos nascidos vivos.

No que diz respeito aos filhos tidos nascidos vivos, êles correspondiam, a cada grupo de 100 mulheres, entre as

Cuidados, cuidados, sempre cuidados. Prolificidade tem nos problemas sociais causas e efeitos, que se transferem depois à questão higiênica.

de 15 a 19 anos, a menos de 13; entre as de 20 a 29 anos, a mais de 171; entre as de 30 a 39 anos, a mais de 447; entre as de 40 a 49 anos, a mais de 599; entre as de 50 a 59 anos, a muito mais de 620; e entre as de 60 anos e mais, a quase 614. Em conjunto, a cada grupo de 100 mulheres pretas e pardas, correspondiam menos de 327 filhos tidos nascidos vivos.

Ainda no que diz respeito aos filhos tidos nascidos vivos, êles correspondiam, a cada grupo de 100 mulheres que tinham tido filhos nascidos vivos, entre as de 15 a 19 anos, a mais de 144; entre as de 20 a 29 anos, a mais de 307; entre as de 30 a 39 anos, a mais de 562; entre as de 40 a 49 anos, a quase 722; entre as de 50 a 59 anos, a menos de 749; e entre as de 60 anos e mais, a quase 747. Em conjunto, a cada grupo de 100 mulheres prolíficas, pretas e pardas, correspondiam menos de 549 filhos tidos nascidos vivos.

CÁLCULO, PARA O BRASIL, DA QUOTA DAS MULHERES PROLÍFICAS E DAS TAXAS CUMULATIVAS DE FECUNDIDADE E DE PROLIFICIDADE, POR GRUPOS DE IDADE DAS MULHERES, SEGUNDO A CÔR

CÔR (idade em anos (Completos	MULHERES PRESENTES		FILHOS TIDOS NASCIDOS VIVOS (número retificado)	SÔBRE 100 MULHERES TIVERAM FILHOS NASCIDOS VIVOS	FILHOS TIDOS NASCIDOS VIVOS POR 100 MULHERES	
	Em total	Que tiveram filhos nascidos vivos			Em total	Que tiveram filhos nascidos vivos
Branca						
15 a 19	1 436 119	124 353	172 258	8,66	11,99	138,52
20 a 29	2 323 236	1 354 576	3 895 956	58,31	167,70	287,70
30 a 39	1 540 699	1 259 631	6 806 270	81,76	441,77	540,34
40 a 49	1 033 577	879 648	6 361 293	85,11	615,46	723,16
50 a 59	630 981	535 753	4 115 843	84,91	652,29	768,24
60 e mais	556 914	470 492	3 682 927	84,48	661,31	782,78
15 e mais	7 521 526	4 624 453	25 034 547	61,48	332,84	541,35
Preta						
15 a 19	341 062	27 036	38 601	7,93	11,32	142,78
20 a 29	547 400	290 673	880 899	53,10	160,92	303,05
30 a 39	370 492	285 749	1 568 313	77,13	423,31	548,84
40 a 49	263 653	213 877	1 494 515	81,12	566,85	698,77
50 a 59	153 575	124 404	904 425	81,01	588,91	727,01
60 e mais	155 467	125 417	902 546	80,67	580,54	719,64
15 e mais	1 831 649	1 067 156	5 789 299	58,26	316,07	542,50
Amarela						
15 a 19	12 429	570	714	4,59	5,74	125,26
20 a 29	17 900	11 392	28 840	63,64	161,12	253,16
30 a 39	12 730	11 659	55 128	91,59	433,06	472,84
40 a 49	10 899	10 330	61 901	94,78	567,95	599,24
50 a 59	4 739	4 440	24 613	93,69	519,37	554,35
60 e mais	2 257	2 050	10 305	90,83	456,58	502,68
15 e mais	60 954	40 441	181 501	66,35	297,77	448,80
Parda						
15 a 19	496 683	46 115	67 017	9,28	13,49	145,33
20 a 29	796 036	457 845	1 419 771	57,52	178,36	310,10
30 a 39	511 262	415 704	2 376 134	81,31	464,76	571,59
40 a 49	344 016	290 612	2 147 396	84,48	624,21	738,92
50 a 59	202 159	170 434	1 302 883	84,31	664,48	764,45
60 e mais	175 525	146 674	1 129 498	83,56	643,50	770,07
15 e mais	2 525 681	1 527 384	8 442 699	60,47	334,27	552,76
TOTAL						
15 a 19	2 286 293	198 074	278 590	8,66	12,19	140,65
20 a 29	3 684 572	2 114 486	6 225 466	57,39	168,96	294,42
30 a 39	2 435 183	1 972 743	10 805 845	81,01	443,74	547,76
40 a 49	1 652 145	1 394 467	10 065 105	84,40	609,21	721,79
50 a 59	991 454	835 031	6 347 764	84,22	640,25	760,18
60 e mais	890 163	744 633	5 725 276	83,65	643,17	768,87
15 e mais	11 939 810	7 259 434	39 448 046	60,80	330,39	543,40

FONTE — Gabinete Técnico do Serviço Nacional de Recenseamento.

Em comparação com os dados referentes às mulheres brancas, os para as pardas e pretas, considerados em conjunto, mostram: a) níveis um pouco inferiores da quota das mulheres prolíficas, exceto no grupo de idade de 15 a 19 anos; b) níveis um pouco superiores da taxa cumulativa de prolificidade nos grupos de idade de 15 a 39 anos, e um pouco inferiores nos de 40 anos e mais; e c) níveis um pouco superiores da taxa cumulativa de fecundidade nos grupos de 15 a 39 anos, e um pouco inferiores nos de 40 anos e mais.

POPULAÇÃO FEMININA E REPRODUÇÃO

Com os dados absolutos na Tabela I podem ser calculadas as proporções comparativas da representação dos diversos grupos de côr na população feminina adulta e na contribuição desta para a reprodução. No que relaciona ao total de mulheres de 15 anos e mais, a percentagem de cada grupo de côr era a seguinte:

Branca	63,00
Preta	15,34
Amarela	0,51
Parda	21,15

No que se relaciona ao total dos filhos tidos nascidos vivos, a percentagem da contribuição de cada grupo de côr era a seguinte:

Branca	63,46
Preta	14,68
Amarela	0,46
Parda	21,40

A contribuição dos diversos grupos de côr para a reprodução é, como se verifica, aproximadamente proporcional à sua representação na população, com leves excedentes para os grupos branco e pardo e leves deficiências para os grupos prêto e amarelo.

MULHERES DO DISTRITO FEDERAL

Se esta era a situação do Brasil, em conjunto, curioso é registrar, como elemento suplementar, a situação do Distrito Federal, tal como a sintetiza, em uma de suas análises dos resultados do censo demográfico de 1940, o professor Giórgio Mortara, consultor técnico do Serviço Nacional de Recenseamento. A fecundidade da mulher no Distrito Federal é muito mais baixa do que no interior do país em geral. Esta menor fecundidade depende apenas secundariamente da menor quota das mulheres que contribuem para a reprodução, sendo determinada principalmente pela menor prolificidade das que contribuem.

A menor prolificidade, por sua vez, depende da mais elevada idade média inicial da prolificação e da limitação voluntária da prole. E' claramente visível, através dos dados do censo, a redução da fecundidade e da prolificidade das gerações mais moças em comparação com a das mais velhas, no Distrito Federal. As diferenças com as populações do interior acentuam-se nas gerações jovens.

A fecundidade e a prolificidade no Distrito Federal são sensivelmente, mas não muito, diferentes nos diversos grupos de côr que constituem a sua população, encontrando-se os níveis mais baixos entre as mulheres brancas e os menos baixos entre as pretas e mestiças. Em comparação com os Estados, a fecundidade e a prolificidade são baixas em todos os grupos de côr, sendo entretanto mais acentuada a inferioridade das mulheres brancas do que a das pretas e das mestiças.

Essa inferioridade comum dos diversos grupos de côr do Distrito Federal, em comparação com os dos Estados, e a moderada importância das diferenças verificadas entre êsses grupos, contribuem para indicar que os fatôres étnicos da fecundidade e prolificidade exercem uma influência desprezível em confronto com a dos fatôres sociais.

A comparação internacional mostra que a difusão e a intensidade da limitação da prole no Distrito Federal, embora já notáveis no quadro brasileiro, são ainda moderadas, em comparação com os níveis extremos atingidos nos países mais afetados por êsse costume. Na Itália, por exemplo, em 1931, o número de filhos tidos nascidos vivos por 100 mulheres que tiveram filhos

QUANTOS JORNAIS EXISTEM NO BRASIL?

Acaba de ser posto em circulação o ANUÁRIO BRASILEIRO DE IMPRENSA que publica, pela primeira vez entre nós, as tiragens dos jornais e revistas não só do Rio e de São Paulo como de tôdas as cidades do Brasil. Grande parte das tiragens dos principais periódicos foi compravada pelo consumo de papel e pela contabilidade das emprêsas jornalísticas. Quanto às demais foram estimadas tomando-se para isso os dados estatísticos mais rigorosos de população, índice de analfabetismo, consumo de papel, atividade industrial e comercial da zona onde circulam os periódicos

Pelo ANUÁRIO BRASILEIRO DE IMPRENSA, fica-se sabendo que existem no Brasil 2.166 periódicos, estando localizados nas capitais 1.350 e no interior 816. Desses periódicos, 899 são jornais, 456 são revistas e o restante são boletins, almanaques e outros gêneros de publicações. O Rio de Janeiro tem 54 jornais registrados, dos quais 24 circulando regularmente, e 190 revistas.

No Panorama da imprensa brasileira, que abre o Anuário, é apresentada uma visão geral da imprensa, as razões econômicas e sociais que explicam a sua concentração nos diversos centros, bem como um estudo dos principais jornais do Brasil.

Em duas pesquisas feitas pelo sistema Gallup, pelo I. B. O. P. E., são estudados os hábitos de leitura da população de São Paulo e o comportamento da população do Rio de Janeiro, por onde se vê quais os jornalistas brasileiros mais lidos, que assuntos merecem maior atenção por parte do público, quais os jornais de sua preferência e até mesmo que destino é dado aos jornais depois da leitura...

Pelas informações contidas o ANUÁRIO BRASILEIRO DE IMPRENSA é uma publicação indispensável a administradores, políticos e homens de negócio, especialmente os homens de propaganda.

Entre outros publica ainda o ANUÁRIO BRASILEIRO DE IMPRENSA estudos sôbre: "Quantas revistas de grande circulação pudemos ter no Brasil, tendo em vista o atual as cifras hoje aplicadas em propaganda?" — "Aspectos Gráficos dos Jornais e como melhorá-los com o material já existente" — "O Preço de Venda dos Jornais" — "A Preferência pelas Publicações Norte-Americanas por Parte dos Homens de Negócios" — "O Consumo do Papel de Imprensa no Brasil nos últimos 10 anos".

À venda na redação da Revista "PUBLICIDADE & NEGÓCIOS".

Atendemos pelo reembôlso postal só para o interior.

Preço Cr$ 50,00

ANUÁRIO BRASILEIRO DE IMPRENSA

AV. RIO BRANCO, 117 - 3.º ANDAR - SALA 323

TEL. 43-6677 — RIO DE JANEIRO

FORNOS TÚNEL "ALLIED", FORNOS PERIÓDICOS, SECADORES E INSTALAÇÕES PARA INDÚSTRIAS CERÂMICAS

★

MAÇARICOS, VENTILADORES, BOMBAS E INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA QUEIMA DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

★

Os conhecimentos da nossa seção técnica são o resultado da larga experiência adquirida por Ferro Enamel Corporation, E.U.A. no mundo inteiro.

★

FERRO ENAMEL S. A.

Rua Marconi, 23 - Caixa Postal 2948 - SÃO PAULO

Brasil

(casadas, viúvas ou divorciadas) era o seguinte, em cada grupo de idade:

15 a 19 anos	119
20 a 24 "	161
25 a 29 "	232
30 a 34 "	313
35 a 39 "	398
40 a 44 "	487
45 a 49 "	544
50 anos e mais	609

Enquanto isso, no Distrito Federal, em 1940, o número de filhos tidos nascidos vivos por 100 mulheres em geral era o seguinte, em cada grupo de idade:

15 a 19 anos	138
20 a 24 "	185
25 a 29 "	253
30 a 34 "	327
35 a 39 "	399
40 a 44 "	460
45 a 49 "	513
50 anos e mais	575

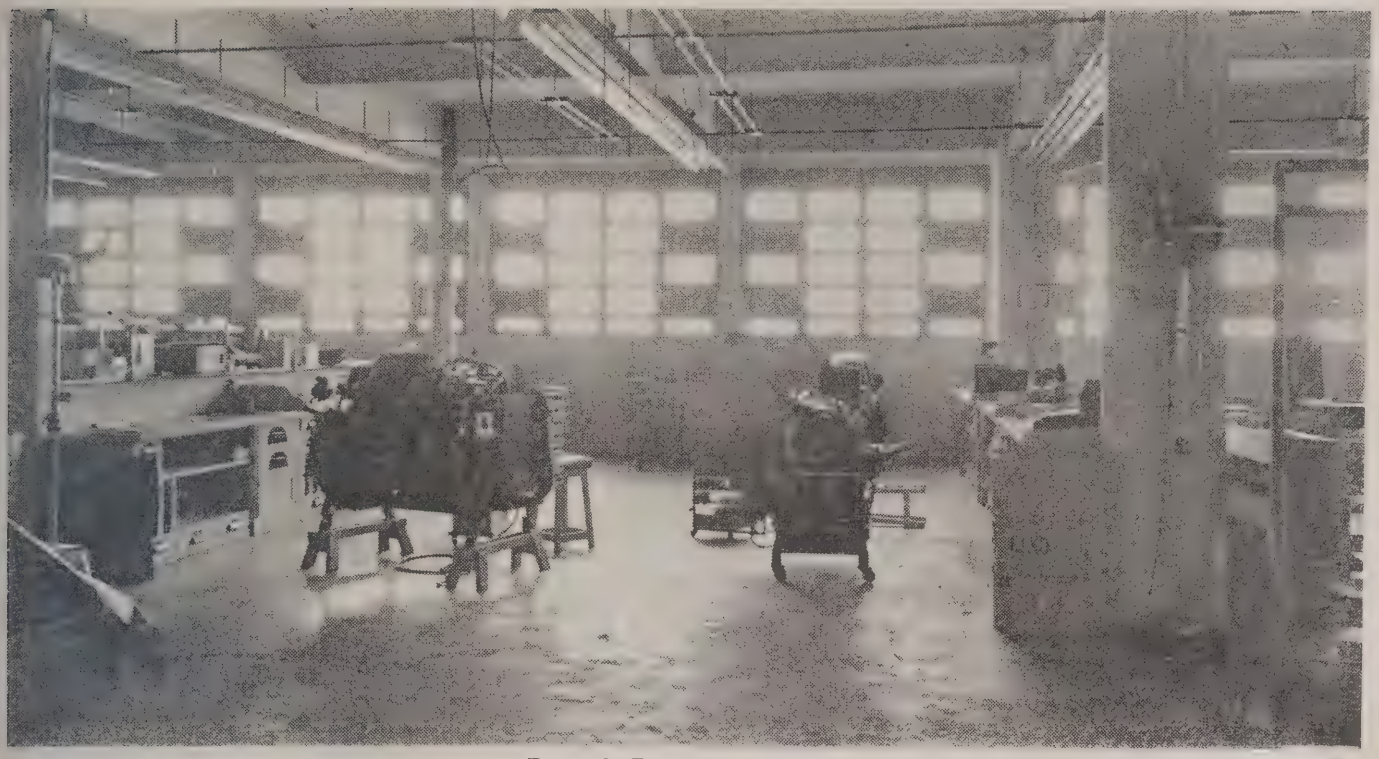
As diferenças entre as taxas cariocas e as italianas não são grandes. Nas idades mais moças, a prolificidade italiana é inferior à carioca, e a inferioridade ficaria mais acentuada se no cálculo das taxas fôssem incluídas as mulheres solteiras, na Itália, como estão incluídas no Distrito Federal. Nas idades maduras e senis, é um pouco maior a prolificidade italiana; entretanto, esta superioridade ficaria reduzida, ou até eliminada, pela inclusão das solteiras.

Observe-se que a curva das taxas cumulativas de profilicidade em função da idade sobe mais rapidamente na Itália do que no Distrito Federal, pois que, saindo dum nível mais baixo atinge um nível mais elevado. Isto parece significar que a diminuição da prolificidade foi menor no Distrito Federal no período anterior a 1940 do que na Itália no período anterior a 1931.

A prolificidade italiana ocupava em 1931 um lugar intermediário na escala européia, ficando porém mais próxima dos máximos do que dos mínimos. Portanto, a comparação internacional mostra que a prolificidade carioca, embora reduzida, está ainda muito longe dos mínimos atingidos nos países em que a limitação da prole, de caráter voluntário, atingiu a maior difusão e a maior intensidade.

UMA INSTALAÇÃO MODELAR FEITA PELA

Sudelétro S.A.



ILUMINAÇÃO FLUORESCENTE PROJETADA E INSTALADA PELA Sudelétro S.A. — DEPT. SUDLUX NA SECÇÃO DE MÁQUINAS HOLLERITH DA INTERNATIONAL BUSINESS MACHINE CO., NO RIO. A FIGURA MOSTRA A SALA À LUZ DO DIA, COM AS LÂMPADAS APAGADAS. OBSERVA-SE A FALTA DE UNIFORMIDADE DA ILUMINAÇÃO NATURAL E AS SOMBRAS PROFUNDAS.

— A MESMA SALA COMO NA FIG. 1, PORÉM COM LÂMPADAS FLUORESCENTES ACÊSAS. PROJETADAS E INSTALADAS PELA Sudelétro S.A. — DEPT. SUDLUX, FILAS CONTÍNUAS DE UM TOTAL DE 96 APARELHOS INDUSTRIAIS, COM 192 LÂMPADAS FLUORESCENTES DE 100 WATTS, PRODUZEM ILUMINAÇÃO UNIFORME DE 50-60 VELAS-PÉ OU 540-650 LUX, TALVEZ A MELHOR EXISTENTE NO BRASIL.

POR POLEGADA QUADRADA

Os mancais de esféras e rolos duram mais quando lubrificados com TEXACO REGAL STARFAK, a qual fórma uma pelicula resistente nos pontos de contáto; assegura a proteção das superficies altamente polidas das esferas e guias contra a corrosão causada pela fumaça, gazes ou emanações acidas; e auxilia a vedação contra a entrada de pó e substâncias extranhas que poderiam daniticar o mancal.

TEXACO REGAL STARFAK ultrapassa os padrões para uma graxa ideal para rolamentos.

TEXACO REGAL STARFAK

Sorocabana

Reformas nos processos administrativos introduzidos na Sorocabana

Do sistema departamental para o divisional, hoje largamente aconselhado pela mais moderna técnica ferroviária — Fala ao "Correio Paulistano" sôbre o assunto o Engenheiro Armando Ciampolini — Ao par da execução do Plano de Melhoramentos, esta é a mais moderna e radical conquista da nossa principal ferrovia — Mais eficiência, mais presteza nos serviços, melhor contrôle em benefício da Estrada e consequentemente do público que dela se serve — Criadas as Divisões de São Paulo, Campinas e Assis — Descentralização total dos serviços.

A par do extenso Plano de Melhoramentos que está sendo execu-

tado pela Sorocabana, plano êsse que já é do domínio público, e sôbre o qual os leitores já devem estar irformados, vem agora a nossa principal ferrovia de anunciar profundas reformas nos seus processos administrativos, visando dar maior elasticidade e autonomia aos seus órgãos de ação, afim de atender, com presteza, ao seu crescente desenvolvimento e melhor servir não só ao público como de dotar a estrada de recursos técnicos tais que consultem as suas necessidades, agora ampliadas com o desenvolvimento por que passam todos os setores da sua atividade. A reforma em questão objetiva, em síntese, atualizar os seus processos administrativos, considerando que em muitos dos seus antigos departamentos se foram introduzindo, quase automaticamente, modificações sem planejamento, por fôrça do seu próprio funcionamento, modificações que se faziam mister, porque, progredindo o seu parque ferroviário, que coloca a Sorocabana num lugar proeminente na órbita de importância na vida econômica do Estado e do país, entretanto a sua organização permanecia estacionária, não acompanhando o seu vertiginoso desenvolvimento técnico dêstes últimos dez anos.

A propósito do assunto, aliás de grande significação, dada a projeção da Sorocabana na vida do Estado, servindo, como serve, a uma zona de imensos recursos econômicos, o "Correio Paulistano" ouviu o engenheiro Armando Ciampolini, seu atual diretor, técnico de reconhecidos méritos a quem se deverá a reforma em questão, bem como a execução dos melhoramentos por que vem passando a Sorocabana. Merecem reprodução as seguintes palavras daquele técnico:

— Estamos empenhados em realizar profundas reformas nos processos administrativos da Sorocabana, reformas essas, de resto, que irão ao encontro das determinações do Sr. Governador Ademar de Barros e do seu operoso Secretário da Viação, Engenheiro Cantidio Dias Batista, que tem o máximo empenho, assim como nós que dirigimos, em ver a Sorocabana galgar mais um degrau junto com São Paulo no sentido do progresso.

A reforma em aprêço obedece às normas clássicas de qualquer organização, isto é, norteou-se em quatro pontos cardiais:

a) — planejamento, ou seja, boa definição dos órgãos deliberativos do que deve ser feito em todos os setores da administração;

b) — execução, isto é, a emissão de ordens decorrentes das atividades do planejamento;

c) — contrôle, isto é, o estabelecimento de órgãos fiscalizadores

As locomotivas elétricas da Sorocabana, atingindo com sua nova capacidade importantes zonas econômicas do Estado de São Paulo são um símbolo de progresso

Um dos mais belos monumentos arquitetônicos da capital paulista é a tradicional Estação do Norte, onde os trilhos da Sorocabana encontram os citadinos.

que assegurem à administração o cumprimento integral das ordens de serviço e coordenação, que é o perfeito entrosamento de ação dos órgãos deliberativos e executivos para que trabalhem harmônicamente em todo o sistema.

MODIFICARÁ A VIDA DA ESTRADA

— A reforma que ora se leva a efeito — prossegue o Sr. Armando Ciampolini — teve também de modificar sensivelmente a vida da Estrada, no que concerne à exploração ferroviária propriamente dita, de modo que os serviços a ela pertinentes tenham eficiência, elasticidade e oportunidade dentro da zona servida pelas suas linhas.

INSPIRAÇÃO AMERICANA

— Assimilou-se — prossegue o Sr. Armando Ciampolini — na presente reforma, o espírito da organização americana, quanto à função do diretor, que nesta estruturação passa a ser a de um coordenador de todos os setôres administrativos ou técnicos da Estrada, nos quais só intervem quando em qualquer dêles se altera o rítmo de trabalho ou começa a perecer a eficiência, — alterações essas que se verificam facilmente por intermédio dos órgãos de contrôle, notadamente no serviço de estatística atualizada.

Deu-se, ainda, ao diretor, pela descentralização dos serviços, a capacidade real e efetiva de supervisionar todos os serviços, dirigindo-os por intermédio dos seus colaboradores imediatos, aos quais pode até delegar poderes especiais para agir em seu nome, mesmo nos casos dependentes da sua aprovação prévia, sempre que o interêsse do serviço assim aconselhar. Êste sistema, de resto, é aconselhado por todos os tratadistas do assunto, pois só assim se consegue obter o máximo de responsabilidade de cada um na participação geral da administração.

MODIFICAÇÕES NOS ANTIGOS DEPARTAMENTOS

— Modificação importante foi também a reorganização de todos os antigos Departamentos, com a melhor distribuição de encargos a cada um, levando em consideração a afinidade dos serviços e a relação de dependência entre os mesmos.

Essa modificação permitiu grupar sob uma direção única os serviços estáticos por sua natureza e sob outra direção única os serviços essencialmente dinâmicos, ou sejam os que caracterizam os serçivos ferroviários propriamente ditos.

Criaram-se, assim, duas subdiretorias: a Administrativa e a de Operações. A primeira tem a função de dirigir e controlar os serviços estáticos que são, por sua natureza, departamentais e ficam divididos entre os seguintes Departamentos:

1 — Finanças
2 — Comercial

3 — Materiais
4 — Serviços Sociais.

A Subdiretoria de Operações tem o encargo de manter os transportes, função precípua da Estrada e sua verdadeira finalidade, sendo, portanto, o setor dinâmico por excelência e de relevante responsabilidade, no conjunto da administração.

Nesse campo de atividades é que se tornou necessária e imperiosa uma fundamental reforma dos atuais serviços, extinguindo-se os antigos Departamentos centralizados de Via Permanente, Tração e Transportes. E isto se fêz por razão lógica irretorquível. Senão, vejamos. Um órgão, na Estrada, tem que produzir transportes, ou seja, movimentar os trens, no serviço de condução de cargas e passageiros e o deve fazer da forma menos dispendiosa, mais segura, mais rápida e mais prática no sentido de bem servir ao público. Ora, êsse órgão, no caso a Subdiretoria de Operações, deixará de atender ao seu objetivo e não terá nenhuma das qualidades acima enumeradas se a ela não ficarem subordinados também todos os serviços subsidiários da circulação dos trens, como sejam: linha, equipamento rodante e de tração, sinalização, comunicações de qualquer espécie, iluminação e estações.

SISTEMA DIVISIONAL

— Evolui-se, assim, do sistema departamental, que atrofiava e desvirtuava o caráter dinâmico dos serviços nos mesmos contidos, sistema arcáico e já abolido de quase tôdas as ferrovias, para um sistema divisional, caracteristicamente americano, já sobejamente experimentado em outras estradas onde vem produzindo, de longa data, auspiciosos e brilhantes resultados.

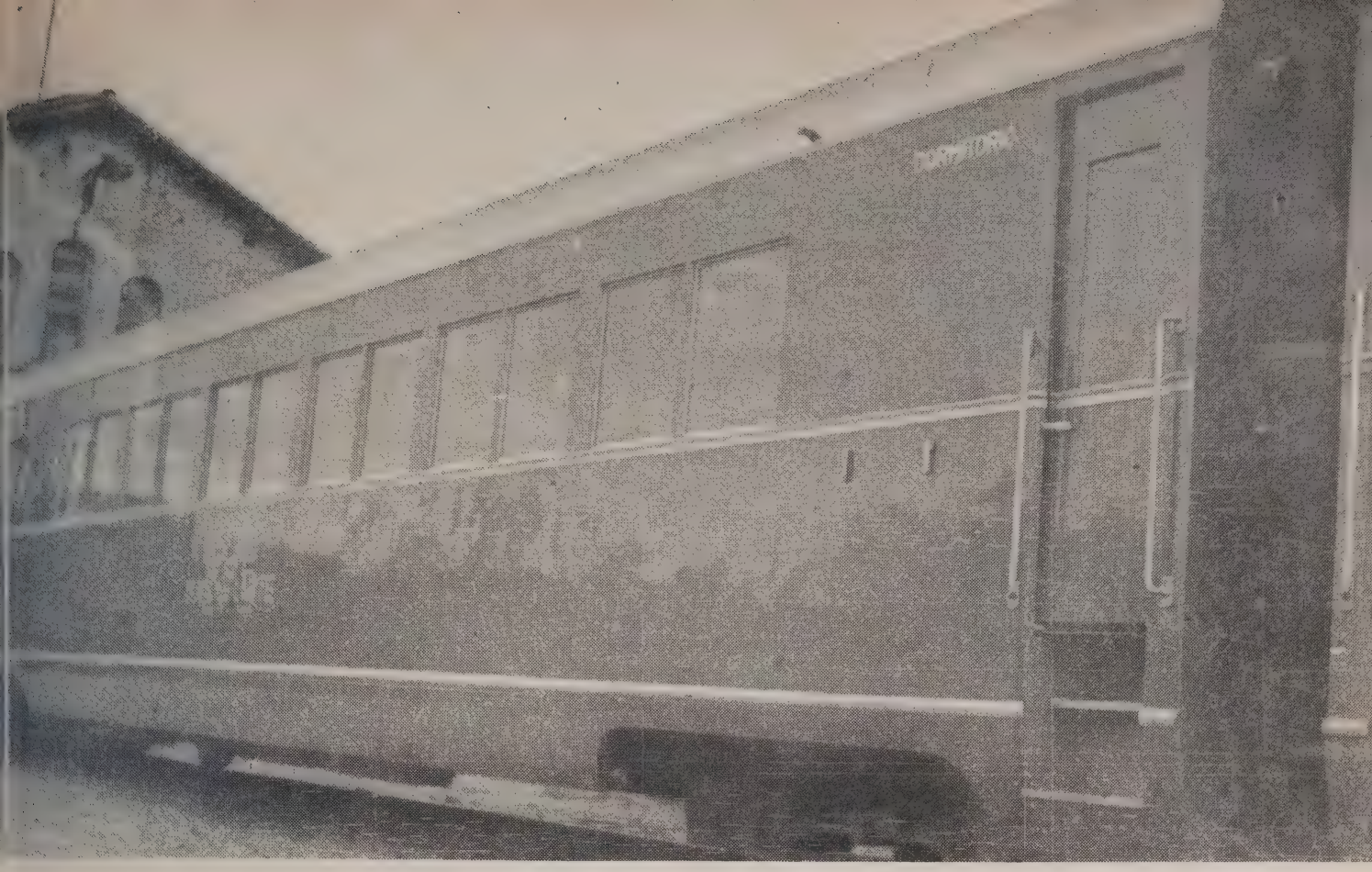
Não nos deteremos na enumeração das vantagens do sistema adotado, porque seria insistir em repetir o que é proclamado por todos os técnicos que se dedicam às atividades ferroviárias.

Como decorrência lógica da criação da Subdiretoria de Operações, criaram-se também as Divisões Regionais em número de três, subordinadas ao subdiretor de Operações, que se sediarão:

1.ª Divisão, em São Paulo
2.ª Divisão, em Campinas
3.ª Divisão, em Assis

As Divisões Regionais superintenderão, nos seus trechos, os serviços de: Movimento, Depósitos de Tração, Estações, Residências da Via Permanente, Sinaliza-

Obra de engenharia notável e influência econômica saliente, é o traçado Mayrink-Santos, onde a estrada de ferro vence a serra.



Um dos modernos carros-dormitório da Sorocabana oferecem todo o confôrto para as longas viagens.

ção, Telégrafos, Telefones e Iluminação.

CONSELHO SUPERIOR DA ADMINISTRAÇÃO

— Outra modificação de grande relevância, adotada nesta reforma, foi a de criar órgãos técnicos consultivos do Diretor, afim de permitir a imposição de normas técnicas que deverão ser obedecidas estrita e rigidamente nos serviços especificamente técnicos ou especializados.

Não vamos aqui enumerar os benefícios que advirão dessa medida, pois que êles são triviais para quantos se dediquem à engenharia. Tão pouco vamos dizer que a Estrada só agora passa a ter serviços técnicos organizados, mas vamos afirmar que só agora, por efeito desta reforma, poderão os técnicos, com maior desembaraço, mais propriedade e mais amplitude de ação, desenvolver e possibilitar a aplicação das normas de seus estudos e prescrições.

Para constituir o Conselho Superior de Administração e Consultores Técnicos da Diretoria, o Sr. Armando Ciampolini nos informa já ter designado os seguintes nomes de engenheiros já pertencentes à Estrada e a ela prestando bons serviços há muitos anos:

— Luiz Orsini de Castro, para os assuntos de Economia e Finanças;

— Humberto Anselmo da Fonseca, para assuntos de Engenharia Civil;

— Ruy Costa Rodrigues, para assuntos de Tração;

— Acrísio Pais Cruz, para assuntos de Via Permanente;

— Durval Muylaert, para assuntos de Eletrotécnica;

— Mario Cabral Junior, para Coordenação de Transportes.

ÓRGÃOS DE ECONOMIA E FINANÇAS

— Entre os órgãos técnicos consultivo — prossegue o Sr. Armando Ciampolini — criou-se também o de Economia e Finanças que, quanto à primeira parte, esteve até então atribuído ao Departamento de Tráfego, englobado com outros serviços de natureza diversa que impediam o seu desenvolvimento e uma maior amplitude de alcance de seus benefícios.

Não é demais repetir-se que a Economia, da qual faz parte o setor tarifário, vital às ferrovias, constitui hoje uma especialização técnica e que a sua boa aplicação depende do estudo sistemático e permanente dos fenômenos de ordem econômica da vida dos povos, dos países e das suas divisões políticas e no referente às ferrovias, de tôda a zona de sua influência ou das que são por elas diretamente servidas.

A administração das finanças, de qualquer emprêsa, não pode prescindir, para ser bem e honestamente executada, dos preceitos técnicos indispensáveis, garantidores do equilíbrio das relações, da observância dos orçamentos, das avaliações do potencial econômico e financeiro da emprêsa e seus empreendimentos, e do respeito à progressão do crédito em função do ativo e do passivo.

Para tanto criou-se o órgão consultivo especializado de Economia e Finanças de modo a possibilitar ao Diretor da Estrada administrar com segurança e técnica as suas finanças.

AINDA O PROCESSO DIVISIONAL

Comentando ainda as vantagens do processo divisional, continua o engenheiro Armando Ciampolini:

— A 1.ª Divisão, sediada em São Paulo, abrange todo o trecho ele-

trificado até Santo Antônio; da 2.ª, sediada em Campinas, nada temos a acrescentar ao que foi dito e a 3.ª, sediada em Botucatu, o será em caráter provisório, até que a eletrificação atinja Bernardino de Campos, quando então a sede da Divisão passará para Assis, que está previsto como o futuro centro da tração a vapor da Sorocabana, e à medida que a adaptação do novo regime fôr se tornando prática, por fôrça da rotina, outras divisões serão criadas, possivelmente em Itapetininga, Ourinhos, Itararé e Bauru, essas três últimas como Divisões de intercâmbio, com as estradas do sul as três primeira e Noroeste, a última.

VANTAGEM SÔBRE O SISTEMA ANTIGO

— Êste processo de divisões autônomas, como é óbvio, substitue o contrôle centralizador dos Departamentos de Administração em S. Paulo, sôbre tôda a linha, tornando mais próxima do local de serviço a administração efetiva e operante, que é a Divisão.

Devemos dizer que no sistema antigo se faziam consultas do ponto mais extremo da linha — a 890 quilômetros — para serem resolvidas em São Paulo, sem o conhecimento "de visu" da situação a resolver. A Divisão, pois, sôbre estar mais perto e supervisionar menor trecho, o que possibilita melhor e mais pormenorizado contrôle, tem, também, os seus serviços de fiscalização e contrôle irradiados por todo o seu trecho, — concluiu o diretor da nossa mais importante ferrovia.

ASSISTÊNCIA SOCIAL AOS EMPREGADOS

Estamos, além disso tudo, procurando desenvolver, tanto quanto possível o plano de assistência ao pessoal da Estrada, ampliando os serviços já existentes de armazens, farmácias, assistência cultural com biblioteca circulante, exibição de filmes cinematográficos no interior, esportes, etc.

Acabamos de criar a assistência dentária gratuíta, serviço êste que desejamos estender a todo o Interior, na defesa da saúde dos empregados da Estrada.

Na parte de habitação — problema dos mais sérios nos grandes centros urbanos, tanto pela deficiência de casas como pelos altos preços dos alugueis — estamos construindo casas — e muitas já estão habitadas —, nesta Capital e em Santos, programa êsse que se estenderá brevemente aos centros do Interior.

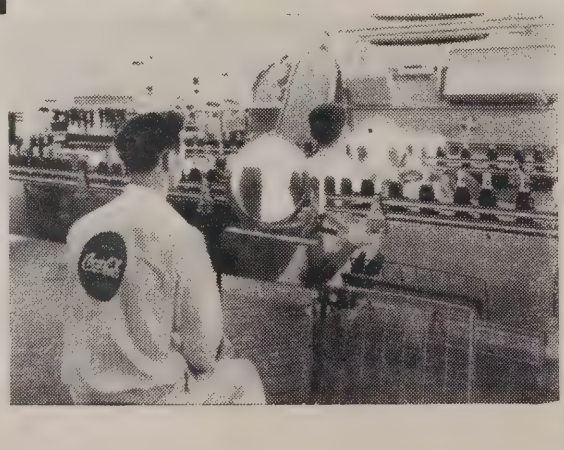
Contando com o zêlo, dedicação e espírito patriótico de todo o pessoal da Estrada, esperamos que da execução dêsse plano de reforma geral resulte o engrandecimento da Sorocabana, — estrada de ferro que muito justamente constitue o orgulho dos paulistas, e é com prazer que declaro já se estarem fazendo sentir, muito precocemente aliás, os bons resultados da reorganização. Êste fato nos encoraja e nos anima de grande entusiasmo, deixando-nos orgulhosos de dirigir os destinos dessa grande ferrovia, que é uma verdadeira escola de civismo e uma colmeia de trabalho produtivo no sentido da grandeza de São Paulo.

Coca-Cola
MARCA REGISTRADA
EXPANDE-SE NO BRASIL!

CAPITAIS BRASILEIROS, CONFIANTES NO ÊXITO DA MAIS FAMOSA BEBIDA AMERICANA, EMPREENDEM A MONTAGEM DE FÁBRICAS EM VARIOS PONTOS DO PAÍS

O sucesso de Coca-Cola no Brasil vem comprovar que essa bebida agrada a todos os paladares. Coca-Cola já conta com fábricas em várias cidades como Rio, São Paulo, Porto Alegre, Curitiba, devendo ser instaladas as de Santos, Campinas e Niteroi. Na foto vemos uma fábrica modelo de Coca-Cola em Atlanta, Estados Unidos. Fábricas como estas estão produzindo Coca-Cola no Brasil.

Produzida com um xarope de essencias naturais, agua purissima e açucar da mais alta qualidade, Coca-Cola é um produto em cuja fabricação, em qualquer de suas fases, não toca a mão do homem. As garrafas especiais são lavadas e higienizadas automaticamente, e todo o processo industrial garante que a bebida seja sempre idêntica e com idêntico sabor.



Vemos nesta foto a fase final do engarrafamento, na qual as garrafas são cuidadosamente examinadas por meio de lentes e focos de luz. As fábricas engarrafadoras brasileiras de Coca-Cola estão sendo constituidas com capitais nacionais e locais para cada cidade, com a orientação técnica de "The Coca-Cola Export Sales Co.", Av. Rio Branco, 257 - 14.º, Rio.

Recuperação da Economia Européia

(Conclusão da página 69)

outrora alimentada pelo carvão do Ruhr, recebe hoje seus combustíveis sólidos da Polônia, a Itália, recebe dos Estados Unidos. Em suma, se fôsse necessário, a Europa poderia se aprovisionar sem o Ruhr, cuja produção tem, além do mais, feito grandes progressos neste ano.

A situação é menos favorável para os produtos siderúrgicos, em particular para os aços especiais que provinham antes da guerra, em grande parte, da Alemanha. Mas, neste particular, também a recuperação prossegue repidamente, não se estando longe do nível de 1937, que significa, para os países europeus, o recorde atingido em tempos de paz. Ouvimos grandes industriais europeus emitir a opinião de que, no próximo ano, a oferta ultrapassará a procura.

RACIONAMENTO E "STANDARD" DE VIDA

A reconstrução dos transportes e das fábricas não foi possível sem uma restrição radical dos bens de consumo, e compressão dos bens duráveis. Contrariamente ao que se fêz após as guerras anteriores, adiou-se a construção de imóveis para habitação. A' exceção da Bélgica, onde já se começou a construir, a Europa ocidental se acha, neste ponto, onde se encontrava ao fim da guerra. Mesmo muitas casas que poderiam ser reparadas sem grandes despesas, ficaram em ruínas, inabitáveis. Para economizar material, foi proibido até pouco, na Inglaterra, sequer renovar a pintura das casas. E' inútil dizer que tais regulamentos são muito incômodos para a população, mas não se pode negar que exprimem uma firme vontade e um espírito de sacrifício, muito contrários à mentalidade decadente que se atribui frequentemente aos povos europeus.

E' verdade que há falta de construções residenciais. Os aluguéis dos imóveis antigos estão ainda, por tôda parte, fixados em um nível tão baixo que novas construções não poderiam entrar em competição com êles. Na França, por exemplo, onde o nível geral dos preços é cêrca de 16 vêzes mais alto que antes da guerra, os aluguéis apenas duplicaram. Se se quisesse adaptá-los aos preços atuais de construção, dever-se-ia ao mesmo tempo aumentar todos os salários de 15 a 20%, o que significaria: reanimar a inflação que se tem procurado atenuar. O problema dos aluguéis é certamente um dos vestígios mais penosos da economia de guerra. Pode-se adiar

COMPANHIA AUXILIAR DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO

DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM

Uma nova arte que a técnica moderna pôs a serviço da segurança do patrimônio cultural da humanidade;

Um novo método de arquivamento de documentos, com economia de tempo, espaço e dinheiro;

Um novo processo de cópia fidelíssima de quaisquer documentos, páginas de livros; jornais e revistas, fotografias. etc.

Avenida Presidente Vargas, 509 - 17.° andar - Telefone, 42-9777

sua solução por algum tempo, mas não indefinidamente.

Nos dois outros grandes setores do consumo, a alimentação e o vestuário, a melhoria é sensível. Parece mesmo duvidoso que o sistema de racionamento, que existe ainda em quase todos os países da Europa para os gêneros alimentícios e na Inglaterra também para tôda espécie de vestuário, o que é determinado unicamente pela falta de produtos. Na Inglaterra, sobretudo, a manuteção das restrições é manifestamente motivada pela tendência do govêrno de nivelar o "standard" de vida.

O sistema inglês não limita a quantidade, mas as despesas de nutrição e o conjunto de roupas — por exemplo nenhuma refeição nos restaurantes, mesmo nos clubes mais aristocráticos, deve ultrapassar 5 shillings — Cr$ 18,50. Sómente alguns restaurantes, outrora de luxo, tendo grandes despesas gerais, são autorizados a solicitar de seus clientes, um suplemento de alguns shillings como "taxa da casa", e ultimamente o govêrno fêz uma outra concessão aos homens elegantes: p o d e m comprar gravatas de sêda sem cupões. Mas não se acredita que tais isenções sejam um sinal de que o govêrno trabalhista esteja em vésperas de abandonar seus princípios sagrados, e mesmo os conservadores, hoje na oposição, não insistem muito por uma reforma.

O mais espantoso é a disciplina com que a população se submete a tais disposições naturalmente muito pouco cômodas. O hábito dos homens, às "toilettes" suntuosas das senhoras, que caracterizavam, antes da guerra, as "soirées" nos teatros e os grandes hotéis de Londres desapareceram. Ora, para comprar novos, é preciso renunciar a um costume de uso diário. Ainda que nenhuma das restrições que o govêrno britânico impôs a seus cidadãos seja, em si mesma, de importância transcendental, determinam em seu conjunto uma mudança de vida muito mais incisiva que as medidas propriamente socialistas, tal como a nacionalização das minas de carvão.

No continente europeu, o sistema de racionamento fêz surgir, como se sabe, um "mercado negro" muito ativo. Notadamente na França e na Itália, êste mercado funciona em pleno dia, de sorte que a palavra "negro" não tem mais significação. As próprias autoridades reconhecem q u e ê l e desempenha um papel importante no suprimento da população e, conquanto, de tempos em tempos, persigam ainda os especuladores muito exigentes, elas o toleram.

Muitos observadores, sobretudo entre os turistas, tiram dêste estado de coisas a conclusão de que a manutenção do racionamento é absurda e que todo mundo viveria melhor se se abandonasse tôda regulamentação e deixasse a distribuição e a formação dos preços ao livre jôgo da oferta e da procura. Acreditamos entretanto que esta opinião não exclui dois fatôres essenciais:

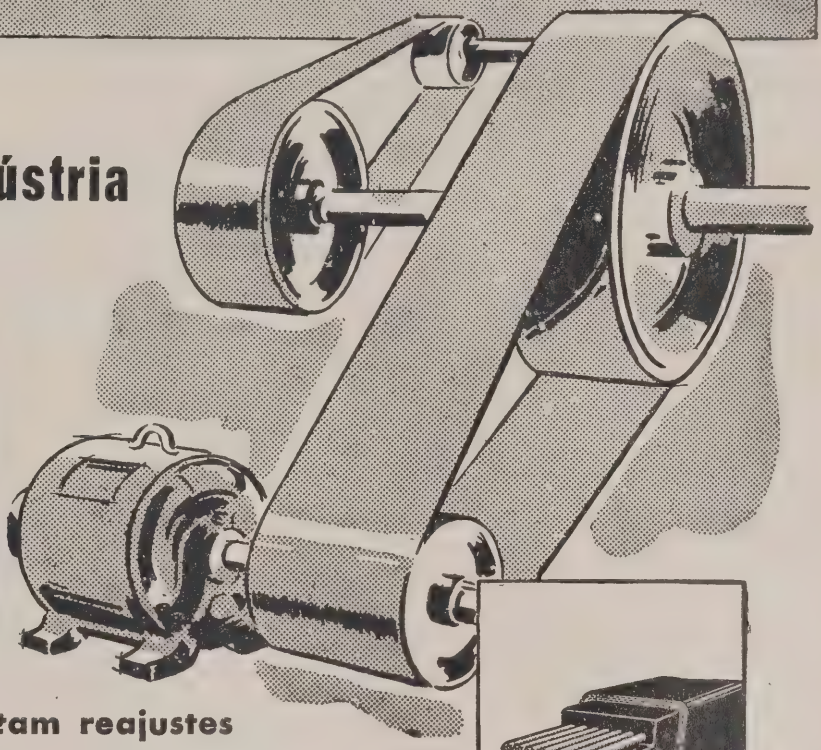
Primeiro, mesmo na França, com seu mercado "negro" muito amplo, a grande maioria da população urbana obtém 80/90% dos produtos alimentares de primeira necessidade ao preço fixado pelas autoridades e submetidos ao racionamento. E' provável que o abandono geral do contrôle provocasse, pelo menos num período de transição, uma grande alta dos preços e influiria num aumento de salários e do custo da produção, prejudiciais ao comércio exterior e a balança de pagamentos.

Segundo — e êste argumento é ainda mais importante: o racionamento, mesmo que não funcione perfeitamente, é considerado, por uma grande parte da população proletária, como um regime mais social, porque garante aos pobres um mínimo de subsistência a preços acessíveis. Os que ganham mais podem se aprovisionar no mercado livre, a preços mais elevados. Chega-se assim a um sistema de preços duplos para a mesma mercadoria: um preço tabelado e, se indispensável, mantido por subvenções aos produtores, e um outro preço, livre. Êste conceito de preços duplos não é de nenhuma forma fruto de uma ideologia própria dos extremistas. Ao contrário, o sistema de preços diferenciados foi abandonado na Rússia soviética desde 1936, em favor dos preços uniformes. Na Europa ocidental, são sobretudo os sindicatos trabalhistas católicos e socialistas que o defendem. Pode-se interpretar a diferenciação dos preços como uma espécie de impôsto sôbre o consumo que ultrapassa o mínimo de subsistência. Em todo caso, trata-se de um verdadeiro conceito econômico — comparável àquele das taxas múltiplas de câmbio, que têm igualmente muitos adeptos na França e na Itália.

Expondo aqui o pró e o contra, não queremos afirmar que o racionamento se perpetuará no Continente europeu. E' bem possível que, com a boa colheita de trigo, êste ano, e com a afluxo de gêneros alimentícios do estrangeiro, graças ao Plano Marshall, a população se decidirá pelo abandono dos preços tabelados e do racionamento. Mas a tentativa de chegar a um sistema de preços mais social permanecerá como um dos fenômenos mais característicos da evolução econômica do após-guerra.

GASTE MENOS com CORREIAS

equipando sua indústria com CORREIAS GOODYEAR



DISTENSÃO MÍNIMA - evitam reajustes

NÃO DESLIZAM - aproveitam totalmente a fôrça dos motores

● As Correias Industriais Goodyear duram mais e proporcionam desempenho mais eficiente porque foram planejadas e construídas, ponto por ponto, em tipos especificamente diferentes, para atender naturezas diferentes de cada trabalho. Por isto, seja qual fôr o problema de transmissão de fôrça, há sempre, na ampla linha de correias Goodyear — planas ou em "V" — o tipo que se adapta perfeitamente às condições do seu trabalho.

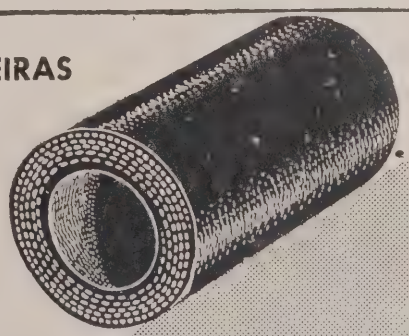
CORREIAS GOODYEAR "MULTI-V"

As correias Goodyear "Multi-V" são construídas com cordonéis contínuos e pré-distendidos, oferecendo o máximo de resistência e durabilidade.

GOODYEAR
INDÚSTRIA BRASILEIRA

ADOTE TAMBÉM MANGUEIRAS INDUSTRIAIS GOODYEAR!

— Um tipo de mangueira para cada fim: jardim, água, vapor, ar comprimido, solda autógena, lavagem de carros. Sucção de água e óleos, vinho e cerveja.



Em tôdas as partes do mundo é ouvida a poderosa voz da Rádio Club de Pernambuco

Ouvintes de tôdas as latitudes comprovam o alcance da Rádio Club de Pernambuco, em cartas repassadas de simpatias. Estas cartas comprovam não sòmente a excelência do aparelhamento técnico da emissora, bem como sua eficiência como veículo para sua propaganda. Convidamos os anunciantes a lerem as impressões dos que nos ouvem em Duque de Caxias, no Sul, ou em Ipamerí, no Estado de Goiás. Assim poderão melhor aquilatar do que significa a sua mensagem de vendas na "pioneira das ondas curtas".

Do Dr. Donato R. Borges, 1.º Ten. Médico, residente em Ipamerí, no sul de Goiás, e assíduo ouvinte da PRA-8, recebemos a carta que abaixo transcrevemos, a qual fêz acompanhar de alguns envólucros da Pasta Eucalol, tomando parte no Concurso de Viagem ao Rio, que tem despertado entre nossos ouvintes grande interêsse.

Ipamerí, 10 de janeiro de 1948.

Sr. Diretor da Rádio Clube de Pernambuco.

Cordiais saudações:

Sou filho do Sul, mas tendo servido no Recife por largo período, trouxe daí muitas recordações, apreciando muito a terra, a tradição de seu povo, seus usos, costumes e sua música.

Assim, não poderia deixar de ouvir os programas da P. R. A.-8, para recordar-me da linda Veneza Brasileira.

Aproveito também a oportunidade para informar a V. S. da nitidez com que é ouvida essa possante estação nordestina aqui no sul de Goiás, principalmente após as 19 horas.

Sem mais, grato pela atenção e de V. S. um amigo ao inteiro dispor.

As.) Donato R. Borges
1.º Ten. Médico

Do Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque, residente em Duque de Caxias, no Estado de São Paulo, recebemos a seguinte carta:

Duque de Caxias, (S. P.), 2 de Fevereiro de 1948.

Ilmo. Sr.,
Diretor da P. R. A.-8.

Respeitosas saudações.

Desobrigando-me do grato dever para com aquêles de boa vontade, apresento-vos os meus sinceros agradecimentos pela especial atenção que V. S. me dispensou: atendendo ao apêlo que há dias vos fiz referente ao enderêço de um tio meu.

Esclareço-vos que após quatro dias da expedição de minha carta a V. S., recebi um telegrama do referido tio.

Do amigo reconhecido.

as.) Dagmar Pessoa de Albuquerque.

Enderêço:
Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque
4.º Regimento de Infantaria
Duque de Caxias — São Paulo.

Do Sr. John Dinesen Hansen, residente à Av. Churchill n.º 97, sala 305-306, no Rio de Janeiro, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Rádio Club de Pernambuco PRA-8.

A resposta para a pergunta feita por esta Emissora: Qual é a casa que irá patrocinar o Bochudo? E' a seguinte: — Irá patrocinar o grande frêvo de Sebastião Lopes para o Carnaval de 48, uma das maiores casas de Pernambuco.

"CASAS JOSE' ARAUJO S. A.", Rua Duque de Caxias n.º 191.

Atenciosamente

as.) John Dinesen Hansen

Do Sr. Verner Mélo, também residente no Rio de Janeiro, à Rua Flack n.º 11 — Riachuelo, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Exmo. Sr.,
DD. Rádio Clube de Pernambuco PRA-8.

Como ouvinte assíduo dessa Emissora, vou responder uma pergunta feita pela mesma.

A casa que vai patrocinar o BOCHUDO é a formidável

CASAS JOSE' ARAUJO S. A., Rua Duque de Caxias, 191, Recife — Pernambuco.

Cordialmente
as.) Verner Mélo

Enderêço:
R. Flack n.º 11, Apartamento 301.
Riachuelo — Rio de Janeiro.

P. S. — Ouço tão bem os programas dessa Emissora, como se fôsse uma estação local, aliás é a única de todo o nordeste e norte do Brasil que se ouve perfeitamente.

P. R. A. 8 - RÁDIO CLUB DE PERNAMBUCO

Av. Cruz de Cabugá, 394

Representante no Rio: — F. R. Pereira de Souza & Filho — Praça Getúlio Vargas, 2 — 4.º and.

Tratado Brasileiro - Argentino

(Conclusão da página 12)

IMPORTAÇÃO BRASILEIRA DE TRIGO EM GRÃO (D. Lúcia)
(Quantidade em toneladas) 1941/46

ANOS	IMPORTAÇÃO DA ARGENTINA	IMPORTAÇÃO TOTAL	VALOR EM Cr$ 1 000,00	VALOR MÉDIO TONELADAS EM CRUZEIROS
1941	893 532	482 653	482 653	539
1942	944 878	945 733	572 967	605
1943	1 033 217	1 042 601	772 904	741
1944	1 200 938	1 200 938	1 097 323	913
1945	1 088 598	1 090 327	1 224 535	1 123
1946	165 279	211 636	406 380	1 920

O quadro acima evidencia que, praticamente, a totalidade da importação brasileira de trigo em grão vem sendo feita, invariavelmente, da Argentina.

Excetua-se, tão somente, o ano de 1946, em que, sendo mínima a exportação argentina, a participação de outros países atingiu a uma percentagem bem mais elevada.

Aliás, a participação dos demais exportadores foi dada quase que exclusivamente pelos Estados Unidos.

"Até agôsto de 1946, os Estados Unidos enviavam para o Brasil uma cota mensal de apenas 8.000 toneladas de farinha, destinada exclusivamente aos portos do Norte do país. Como resultado da ação conjugada do Itamarati e da Embaixada do Brasil em Washington junto ao Departamento de Estado, pondo-o ao corrente da situação criada pela suspensão do fornecimento de trigo ao Brasil pela Argentina, foi a nossa cota de farinha majorada para 10.000 toneladas, naquele mês.

Devido, entretanto, à agravação da situação alimentar no sul do país, principalmente no Estado de S. Paulo e Distrito Federal, onde mais sérias em suas consequências se apresentava a crise da falta de farinha de trigo, obteve o Itamarati que a cota de setembro, de farinha de trigo americana, já então aumentada de 16.000 para 20.000 toneladas e que poderia ser despachada para qualquer pôrto brasileiro, no Norte ou no Sul do país, fôsse distribuída em partes iguais entre os portos de Santos e Rio de Janeiro.

Naquele mesmo mês, foi também concedido ao Brasil pelo Govêrno dos Estados Unidos uma cota de emergência de 8.500 toneladas de trigo em grão, e uma cota mensal de 65.000 toneladas em têrmos de grão e farinha, cia de 8.600 toneladas de trigo em grão e 16.700 toneladas de farinha, equivalente a 20.000 toneladas em grão, durante os três últimos meses do ano próximo passado.

Devido, entretanto, à greve marítima, iniciada nos Estados Unidos a 6 de setembro de 1946, aquêle país não pôde cumprir o seu programa de embarques de trigo como ajustara, tendo-nos enviado das 215.000 toneladas de trigo em grão prometidas, apenas 37.164 toneladas, que foram adquiridas pelo Govêrno brasileiro à agência do Govêrno americano denominada "Commodity Credit Corporation". As restantes 177.636 toneladas, convertidas em farinha, e as 80.000 toneladas de farinha em têrmos de grão, seriam adquiridas pelas vias normais de comércio.

Aliás, em 13 de novembro de 1946, tendo sido abolido o contrôle das exportações de farinha de trigo nos Estados Unidos, os comerciantes brasileiros aproveitaram-se da oportunidade para realizar naquele país compras substanciais do produto, como se assinalou acima. (Informação do Ministério do Exterior à Comissão Especial do Trigo).

Além do trigo em grão, importa o Brasil, também, farinha de trigo, cujas quantidades anuais podem ser resumidas do seguinte modo:

IMPORTAÇÃO DE FARINHA DE TRIGO
(QUANTIDADE EM TONELADAS)

ANOS	DA ARGENTINA	DOS ESTADOS UNIDOS
1941	6 560	11 402
1942	8 105	7 405
1943	12 479	6 856
1944	40 634	21 038
1945	66 317	75 028
1946	14 922	212 761

Examine-se nos dois quadros de importação de farinha de trigo e de trigo em grão o contingente da Argentina e conclui-se, irretorquivelmente que, apesar das sucessivas missões, fomos em 1946 terrivelmente ludibriados nas promessas de suprimento de trigo daquele país.

Vê-se, por êsses dados, que, graças ao concurso dos Estados Unidos, a nossa situação alimentar não foi levada a uma extrema gravidade.

IX — Mas se, em relação a quantidades o Govêrno argentino se mostrou tão indiferente à nossa situação, não foi diversa a sua conduta em relação aos preços.

Sob a alegação do dilatado período de vigência do tratado consentiu, apenas, a Argentina, em concordar em que o preço da cota mensal do trigo fôsse o preço mínimo pelo qual houvesse vendido êsse cereal a terceiros países durante o mês anterior.

Assim, o Brasil, apesar do acôrdo e, sobretudo, apesar de ser o seu mais antigo, mais seguro e melhor cliente, foi tratado em igualdade de condições com outros países como a Itália, Grécia e a Iugoslávia, que jamais fizeram compras de trigo à Argentina.

Como se sabe, foi estabelecido, pelo govêrno, o seu plano quinquenal, visando o desenvolvimento econômico e social da Argentina e, principalmente, a sua expansão industrial.

Com o objetivo de obter recursos para mais rápida industrialização, a Argentina decretou o "contrôle, pelo Govêrno, do sistema econômico da nação", na expressão textual de um dos elaboradores do plano.

Foram estabelecidos contrôles rígidos sôbre a maioria dos produtos agropastoris e autorizado o govêrno a explorar riquezas e instalar indústrias, com e sem participação de capitais privados.

O Instituto Argentina de Promoção do Intercâmbio — (IAPI), órgão componente da execução do plano, vem impondo, para o trigo, preços que discordam dos vigentes no Comércio Internacional; fixou, de início, para o produtor, o preço de 15 pesos por 100 quilos de trigo, o qual só no ano corrente elevou para 17 pesos (vide sínteses Estatística mensal Argentina pág. 54, abril 1947). Pas-

sou assim aquêle órgão a usufruir todo o lucro da exportação, porquanto o IAPI considera que "el mundo actualmente en la miseria, debe pedir muchas veces, planideramente lo que necessita para comer", na frase de um dos principais dirigentes argentinos.

Dentro dessa orientação, o preço do trigo que nos fôra vendido na base de 15,50 por 100 quilos em março de 1946, passou em abril a 20 pesos, em maio a 25 pesos e depois a 30 pesos, até o fim daquele ano.

Em seguida o preço comunicado pelo Govêrno argentino nos têrmos dos arts. 2.º e 8.º do Convênio Comercial foi de 35 pesos para janeiro de 1947, de 40 pesos para fevereiro, de 45 pesos para março e abril.

A cota para maio foi oferecida à razão de 60 pesos por 100 quilos, cotação esta que a Argentina alegou estar, recebendo de outros países importadores.

Aliás o próprio comunicado transmitido por intermédio do Presidente do Banco de la Nacion declara que "existe comprador para todo trigo argentino, e, portanto, faremos o nosso preço".

X — Evidentemente não seria possível concordar com tão exagerado acréscimo de preço. Acresce, ainda mais, que a farinha de trigo de procedência americana pode ainda ser importada em base quase equivalente à cotação de 35 pesos por 100 quilos para o trigo.

Mas o objetivo principal visado pelo IAPI argentino, com tão elevada cotação foi, precisamente, o de escusar-se do compromisso de suprimento das cotas mensais de trigo ao nosso país, pela simples razão de não comportar a produção argentina excedente capaz de atender aos outros compromissos também firmados durante o ano de 1946, em virtude de vários tratados comerciais com outras nações além do Brasil.

Nestas condições, até 30 de agôsto do corrente ano a Argentina só havia fornecido ao Brasil 275.471 toneladas de trigo, isto é, das 8 cotas mensais no montante de 800.000 toneladas que nos deveria fornecer, só recebemos cêrca da têrça parte. Vale informar que dessas 275.471 toneladas só haviam realmente desembarcado no Brasil 199.904 toneladas até àquela data.

Recentemente quando estêve no nosso país o Sr. Miguel Miranda, supervisor do sistema econômico argentino, pleiteou a dispensa das cotas de maio, junho e julho comprometendo-se a fixar o preço de 45 pesos para os demais meses.

Não conhecemos em detalhes os resultados dos entendimentos do Sr. Miguel Miranda com as autoridades brasileiras, mas de qualquer forma, pode-se assegurar que a Argentina não está em condições de nos suprir de trigo em quantidades aproximadas à que consta do Convênio Comercial que assinou com o Brasil.

Os dados estatísticos oficiais da Argentina demonstram uma tendência acentuada de redução da sua produção tritícola. De resto é lógico essa tendência quando se sabe que a maior preocupação dos dirigentes argentinos orienta-se por uma acentuada política de industrialização intensiva, visando a elevação do nível de vida do seu povo. Isto só é possível industrializando "pois criando vacas e plantando trigo nunca alcançaremos êste objetivo" conforme afirmativa recente do próprio Sr. Miguel Miranda. Assim, não devemos esquecer que o Brasil com evidente prejuízo à sua economia está contribuindo para através do alto preço do trigo, a instalação de indústrias concorrente da Argentina — a verdade dessa afirmativa é absoluta para quem interpretar o Plano Peron.

O Boletim Estatístico n. 594 — dezembro de 1946, do Ministério da Agricultura de la Nacion citado pela esforçada e culta economista D. Lúcia Pirajá, em trabalho apresentado à Comissão Especial do Trigo, dá as seguintes indicações:

PRODUÇÃO ARGENTINA DE TRIGO

SAFRA	SUPERFÍCIE EM HECTARES			PRODUÇÃO
	SEMEADA	COLHIDA	PERDIDA	TONELADAS
1940-41	7 084 800	6 718 000	366 800	8 150 000
1941-42	7 300 000	5 933 000	1 367 000	6 488 876
1942-43	6 872 800	4 875 310	1 997 490	6 400 000
1943-44	6 811 200	5 989 070	822 130	6 800 000
1944-45	6 232 500	4 361 130	1 871 370	4 085 300
1945-46	5 762 100	4 090 700	1 671 400	3 907 000
1946-47	6 674 400	5 526 900	1 147 500	5 943 000

Êsses mesmos números acham-se todos reproduzidos à página 16 da Síntese Estatística Mensual de la República Argentina (abril de 1947).

Como o consumo interno argentino atinge a média de 2.500.000 toneladas e a semente necessária à semeadura a cêrca de 700.000, vê-se que necessita aquêle país no mínimo de 3.000.000 de toneladas. E' evidente, portanto, que a cota mensal de 100 mil toneladas prevista no convênio somente nos poderia ser assegurada, e isto mesmo admitindo que a Argentina destinasse todo o excedente exportável ao nosso país, quando a sua produção excedesse de 5.800.000 toneladas, ou seja, a soma das suas necessidades próprias com o excedente fixado de 2.600.000 toneladas.

XI — Mas a Argentina, além dos compromissos com o Brasil ainda tem os seguintes tratados comerciais:

a) — Convênio Comercial entre a Argentina e o Peru, assinado a 15 de julho de 1946, com obrigação de fornecimento argentino de até 150.000 toneladas de trigo por ano.

b) — Convênio Comercial entre a Argentina e o Equador, assinado a 5 de agôsto de 1946, em Buenos Aires. Permuta de borracha, petróleo, madeira de balsa e quina do Equador por trigo e gado da Argentina.

c) — Convênio Comercial entre a Argentina e a Índia, assinado a 27 de setembro de 1946. Permuta de aniagens e juta da Índia por trigo e milho da Argentina.

d) — Convênio entre a Argentina e a Espanha, assinado em Buenos Aires a 30 de outubro de 1945. Venda à Espanha de 700 mil toneladas de trigo argentino.

e) — Convênio Comercial entre a Argentina e a Suíça, assinado em Buenos Aires, a 21 de janeiro de 1947. Compromisso pela Argentina de venda até de 250 mil toneladas de trigo à Suíça nos anos de 1947 a 1951.

f) — Convênio Comercial entre a Argentina e a Itália, assinado muito recentemente; contém o compromisso de venda de 400 mil toneladas de trigo argentino à Itália.

g) — *Convênios de Cooperação Econômica e Financeira,* assinados com o Chile a 3 de dezembro

de 1946 e com a Bolívia a 5 de março de 1947. Com a Bolívia há o compromisso de suprimento de 60.000 toneladas de trigo. Em ambos os convênios o govêrno argentino por intermédio do Instituto Argentino del Promocion del Intercâmbio fará inversões de capitais naqueles dois países — "con el objecto de colaborar em la creacion de nuevas atividades econômicas em dicho país (Chile ou Bolívia) o de intensificar los existentes y aumentar, em ambos os casos, la exportacion a la República Argentina de produtos originários do Chile ou da Bolívia".

Fará também o Govêrno argentino a ambos os países, empréstimo, para *"Desenrolar um plano de Obras Públicas em Chile e em Bolívia"*.

Pode-se, sem exagêro, classificar os convênios de Cooperação Comercial Econômica e Financeira com aquêles dois países como tentativa de um perfeito instrumento de expansionismo econômico.

XII — Tôdas essas informações que julgamos de nosso dever reunir, tornam evidente a impossibilidade em que se acha a Argentina de nos fazer um fornecimento regular de trigo.

Sobretudo em condições de preço que não representassem uma nítida e permanente sangria na economia do Brasil caracterizadamente imprevidente como vimos sendo desde longo tempo.

Não nos seria mesmo possível suportar por muito tempo o pêso de importação dêsse valioso alimento numa quantidade equivalente à média dos três últimos anos, nem mesmo à razão de 40 pesos por 100 quilos.

Isto corresponderia, para uma importação de cêrca de 1.000.000 de toneladas, a mais de 3 bilhões de cruzeiros valor CIG pôrto brasileiro. Como pelos próprios têrmos do Convênio foi fixada uma cota de importação de 100.000 toneladas mensais julgada suficiente para atender às necessidades brasileiras, vê-se a que proporções impressionantes poderia atingir o valor da importação nacional de trigo.

De resto, a entrada de farinha de trigo ou de trigo em grão no Brasil, no primeiro semestre, do ano corrente no montante respectivamente de .... 341.163 toneladas e de 168.147 toneladas já absorveu a quantia de Cr$ 1.593.431.000,00. Até julho a importação atingiu a Cr$ 1.723.338.000,00, compreendendo trigo em grão e farinha de trigo. (Dados da Estatística Econômico-Financeira — Boletim de Importação — Janeiro-junho).

Êstes dados relativos exatamente ao período inicial de vigência do convênio são definitivos.

Somente de farinha de trigo na maior parte de procedência dos Estados Unidos importamos até 30 de julho mais 220.898 toneladas do que na mesma data de 1946 com o valor de mais Cr$ 843.423.000,00 sôbre igual data do ano passado.

Mas, além da impossibilidade de sermos supridos pela Argentina, cumpre atender, antes de tudo, a que o Brasil não pode continuar nessa triste situação de pedinte imprevidente e descuidado.

Já vimos que se não fôsse o concurso norte-americano teríamos chegado a situação da mais absoluta intranquilidade social com a completa ausência de pão, em 1946. O mesmo está acontecendo em 1947.

XIII — Não é possível que o Brasil queira ou possa continuar nessa completa e passiva subordinação ao exterior em relação ao mais generalizado dos alimentos.

Muito embora o nosso consumo de trigo "per capita" seja excessivamente baixo, não excedendo de 18 quilos, quando na Argentina excede de 150 quilos e nos Estados Unidos de 100 quilos, ainda assim necessitamos de 18.000.000 de sacos de 50 quilos de farinha para manter êsse índice tão reduzido.

Acontece que o suprimento de trigo não tem efeito somente de ordem alimentar porquanto o de ordem psicológica é bem mais relevante.

A história registra em todos os tempos e em vários países o papel político da falta de pão como fonte primária do desencadeamento de tôda desordem social. Somente levando em consideração essa circunstância, é que se justificaria, a assinatura de nosso convênio comercial com a Argentina.

Mas os fatos estão demonstrando que, em verdade, o último acôrdo comercial do Brasil com a Argentina não chegou a ter existência real.

Nada temos, portanto, a aprovar, tanto mais quanto não somente em relação à exportação de trigo da Argentina, como, igualmente, em relação à importação de tecidos ou de frutas, tivemos, ainda recentemente, o nosso intercâmbio temporária mas abruptamente suspenso pela interferência da Direção do Banco de La Nacion.

Mas o intercâmbio comercial entre o Brasil e a Argentina deve decorrer naturalmente da própria estrutura econômica dos dois países. Pode-se dizer que êles possuem economias complementares.

Não há entre ambos o menor antagonismo. Ao contrário a produção brasileira e a do nosso viznho platino parecem ajustar-se harmonicamente numa integração perfeita.

Cumpre aos Governos dos dois países ligados por um tratado de amizade de Comércio e Navegação firmado pela primeira vez em 7 de março de 1856 e o qual foi renovado pela última vez em 23 de janeiro de 1940 em bases mais amplas e mais completas, promover tôdas as medidas necessárias a um mais perfeito entendimento de natureza econômica e cultural.

Café, tecidos, ferro gusa, madeiras, devem constituir a base da nossa exportação, como o trigo em grão e as lãs constituirão o fundo da nossa importação.

Assim, a não aprovação de um convênio com o que foi assinado a 29 de novembro de 1946 em Buenos Aires numa hora em que a Argentina vivamente se preocupava em conseguir a reabertura da exportação dos nossos tecidos, e, por outro lado, o Brasil se encontrava faminto pelo trigo, não importa em nenhum inamistoso para o Govêrno e o povo da nobre Nação vizinha.

Deve, ao contrário, servir, precisamente como estímulo para realização de um novo tratado em bases de mais perfeita reciprocidade. Nesse novo convênio poderiam ser estipulados preços máximo e mínimo para os principais produtos dos dois países.

XIV — Mas isto não impedirá que dediquemos maior atenção ao problema alimentar brasileiro começando, exatamente, pelo problema nacional de produção de trigo. Uma política corajosa e perseverante de produção de trigo nacional, jamais foi tão necessária.

Como, entretanto, o incremento da produção nacional do trigo que atinge atualmente a cêrca de duzentas mil toneladas, demanda tempo, capital, organização e técnica, por maior que seja o esfôrço empregado e como, além disso, torna-se imperioso e urgente melhorar as condições de abastecimentos do produto de alimentação das

populações, sugerimos que seja, desde logo, restabelecida a indústria de sucedâneos panificáveis utilizando-se cereais como o arroz e o milho, além da raspa de mandioca.

Aliás, não será o Brasil o primeiro país a praticar o regime de misturas, pois o mesmo ocorre com a França, o Uruguai, a Espanha. A própria Argentina, no setor ervateiro, não obstante o Convênio de 1941, jamais deixou de praticar mistura. No próprio Plano Marshall se deduz da existência de uma política de mistura de grãos panificáveis, na Europa Ocidental.

O Plano Marshall, além de ter um conteúdo político, de preservação das Nações Ocidentais dentro das normas democráticas, tem um aspecto econômico de transcendental importância. A ajuda à Europa, isto é, aos dezesseis países participantes do Plano, não poderá ser feita exclusivamente pelos Estados Unidos e Canadá. Como existe um grande "deficit" alimentar, as Nações da América Latina deverão condicionar as suas economias e exigências crescentes das populações famintas européias. O apêlo portanto à Argentina, no tocante a trigo vai ser imperativo, com o evidente e inevitável sacrifício dos consumidores brasileiros.

XV — A providência da mistura resulta, pois, como consequência lógica da insignificante importação de trigo em 1946 e, ainda mais, de no ano corrente a Argentina não nos poder suprir nem da quarta parte das cotas mensais de trigo previstas no Convênio Comercial, como suficientes para atender às nossas necessidades alimentares.

O recurso à mistura somente foi reiniciada timidamente o ano passado, quando mais aguda foi a nossa carência de trigo pela crise de suprimento argentino.

Esta circunstância, de fato, poderia caracterizar a caducidade do tratado de 1941.

Mas também aquêle convênio não chegou a ser rigorosamente cumprido pela Argentina, tanto em relação ao mate, como ao café, porquanto ainda em 1945 o govêrno argentino autorizou oficialmente o emprêgo de melaço nas torrefações de café, sem limitações de prazo e quantidade.

No novo convênio de 1946 não houve a menor cogitação da cláusula proibitiva como indicando o rumo certo que nos cabe adotar.

Ainda vale citar que, dentro de idêntico ponto de vista, de caducidade do convênio de 1941, foi o mesmo minuciosamente examinado em 1943 no Conselho Federal de Comércio Exterior, tanto pelo Sr. Artur Tôrres Filho como pelo General Anápio Gomes.

XVI — A fim de proporcionar ao produtor confiança nas providências oficiais, é indispensável que lhe seja dada plena garantia de colocação de seus produtos a preço mínimo previamente estabelecido.

Êsse preço deve ser função das cotações variáveis nos mercados internacionais, em primeiro lugar, e no interior, quando as cotações no exterior forem inferiores aos do nacional. E' um imperativo de ordem nacional a criação de uma agricultura tritícola próspera, pois, em vez de máquinas, estamos importando gêneros de alimentação.

A fixação de uma percentagem sôbre os preços internacionais ou nacionais, — conforme as circunstâncias — visa o predeterminar um razoável lucro do produtor e a assegurar a produção, em qualquer tempo, de farinhas panificáveis.

Não tenhamos dúvidas de que, em face da diversificação da produção agrícola no país, o produtor propenderá para a atividade mais lucrativa. Debaixo do império da iniciativa privada e do livre emprêgo, característicos do nosso regime democrático, o Govêrno só deverá intervir em especialíssimas oportunidades e em certas atividades. Compreende-se essa intervenção no amparo, estímulo e prêmio àqueles que se disponham libertar o Brasil da escravidão em matéria de suprimento de produtos panificáveis. O nível de 70 por cento sôbre as cotações básicas deverá ser suficiente para dar ao agricultor brasileiro o estímulo para a produção, sempre crescente, de trigo no país, bem como de outras farinhas panificáveis.

Assim, o projeto que apresentamos, determinando a obrigatoriedade de misturas, atende, plenamente, à necessidade do país de criar sua auto-suficiência de produção tritícola, abrindo aos produtores de cereais e leguminosas alimentícias um amplo mercado interno para êsses produtos, além de permitir a diminuição do nosso "deficit" na balança comercial.

Ao lado dessa providência, deve o poder público suspender a cobrança dos direitos de importação e taxas aduaneiras sôbre a farinha de trigo em quantidades fixadas para um período determinado e até que seja possível assegurar o suprimento de trigo em grão.

Essa sugestão, de resto, já foi proposta pelo Sr. Teixeira Leite, atual secretário da Agricultura do Estado do Rio, na qualidade de membro da Comissão Central de Preços.

O direito aduaneiro que onera a farinha corresponde a cêrca de Cr$ 155,00 por mil quilos, afora 10 por cento de taxas adicionais e outras taxas correlatas.

A eliminação poderia proporcionar uma redução no custo da farinha de cêrca de Cr$ 10,00 por saco de 50 quilos.

Ainda no segundo projeto, propomos a elevação do coeficiente de extração até 80 por cento para o trigo em grão, pois isso corresponde a uma produção adicional de cêrca de 40 mil sacos para cada cota de cem mil toneladas de trigo importado.

Ao lado dessas duas medidas de emergência, é indispensável a participação direta e ativa do Legislativo no fomento da produção de trigo nacional. Deixamos de tratar, mais objetivamente, desta parte, porque aguardamos o pronunciamento da Comissão Especial de Trigo criada na Câmara dos Deputados.

Em face da exposição de fatos concretos e da necessidade de se imprimir sólida orientação em matéria de política econômica, propomos:

1) a não ratificação, pelo Legislativo, do Convênio comercial assinado pelo Brasil com a Argentina, em 29 de novembro de 1946, por ser oneroso ao país;

2) iniciativa, por parte do Govêrno Brasileiro, de um entendimento com o Govêrno Argentino, visando concluir um tratado comercial objetivo, dentro das realidades atuais, atendendo, por igual, à economia dos dois países;

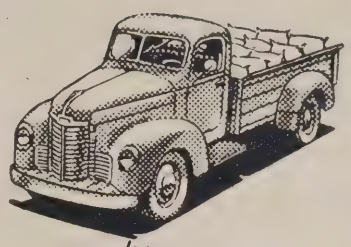
3) uma forte política econômica de amparo, estímulo e prêmio à produção nacional de trigo, com garantia de preços mínimos;

4) estímulo à produção de farinhas panificáveis, com garantia de preços mínimos para cada um dos produtos utilizados na mistura; êsses preços mínimos devem ser função das cotações dos produtos utilizados na mistura no mercado internacional, ou das do mercado interno, quando aquelas forem inferiores às dêsse mercado.

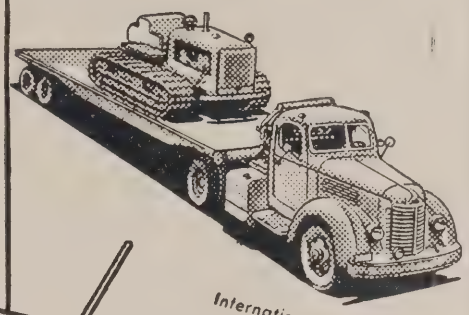
ESPECIALISTAS

EM ESCOLHER O CAMINHÃO ADEQUADO A CADA SERVIÇO

International KB-8 especializado para a distribuição de material betuminoso.



International KB-2 especializado para transporte de cargas leves.



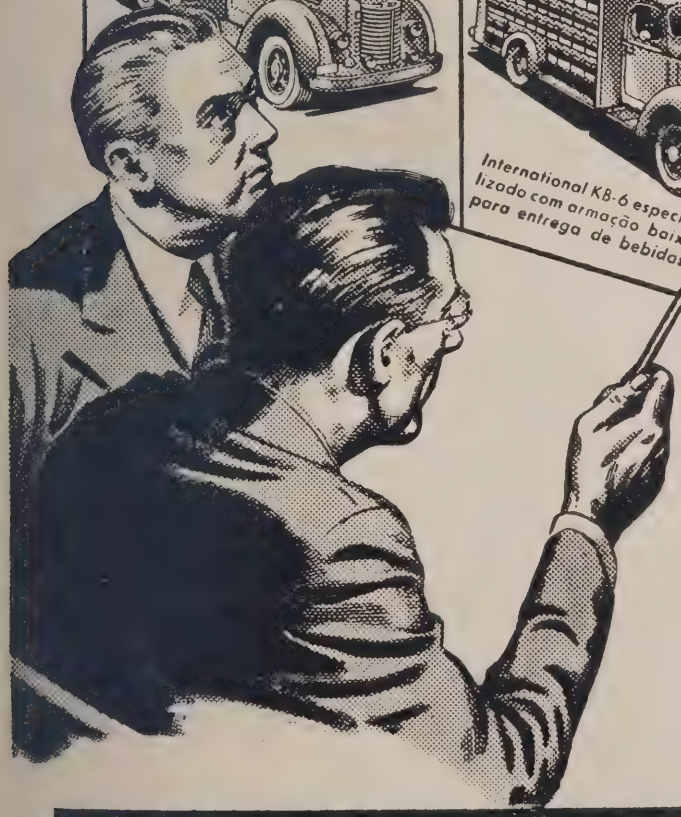
International KBR-12 especializado para transportar maquinária pesada.

ÊSTE É O EMBLEMA INTERNATIONAL DOS GRANDES CAMINHÕES

International KB-8-F especializado para transporte de gasolina.

International KB-6 especializado com armação baixa para entrega de bebidas.

International KBR-14 especializado para transporte de pedra e cascalho.



Poucos problemas de transporte são semelhantes e os caminhões que têm de resolvê-los devem ser especializados. Há 21 modêlos básicos na linha International e os engenheiros nas 4 grandes fábricas dêstes caminhões são mestres na especialização dos modêlos em mais de 1000 tipos diferentes de veículos de transporte. É esta uma das razões pela qual existe maior número de International pesados a serviço do comércio e da indústria do que qualquer outra marca.

A International Harvester e seus Concessionários são também especialistas em assuntos de transporte por caminhões e estão à sua disposição para ajudar a solucionar os seus problemas.

CAMINHÕES INTERNATIONAL

INTERNATIONAL HARVESTER MÁQUINAS, S. A.

RIO DE JANEIRO	SÃO PAULO	PORTO ALEGRE
Av. Oswaldo Cruz, 87	Rua Oriente, 57	Rua Gaspar Martins, 203

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RUA DA QUITANDA, 129

CAPITAL E RESERVAS ..... Cr$ 105.174.000,00

DEPÓSITOS ..... Cr$ 329.740.000,00

Recebe depósitos à vista e a prazo.

Concede taxas especiais nas operações de desconto à indústria e ao comércio.

Emite letras hipotecárias ao portador, juros de 7% a. a., com cupões semestrais e garantidas especialmente pelos seus empréstimos hipotecários.

O Banco recebe ao par essas letras, em pagamento de amortizações vencidas de qualquer dos seus empréstimos hipotecários.

TABELA PARA DEPÓSITOS

DEPÓSITOS POPULARES — LIMITE CR$ 10.000,00
Juros 5,5% a. a.

DEPÓSITOS LIMITADOS — LIMITE CR$ 200.000,00
Juros 5% a. a.

DEPÓSITOS À VISTA — SEM LIMITE
Juros 3,5% a. a.

DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO
30 dias — Juros 4% a. a.
60 " " 4,5% a. a.
90 " " 5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO
De 6 meses — Juros 5,5% a. a.
De 12 " " 6% a. a
De 24 " " 6,5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO — RENDA MENSAL
De 12 meses — Juros 5,5% a. a.
De 24 " " 6% a. a.

A seus acionistas e aos servidores municipais, o Banco abona juros de 6% a.a. em conta especial, com retiradas livres por meio de cheques.

Cotia e Suas Realizações Agrícolas

O RELATÓRIO anual da Cooperativa Agrícola de Cotia, apresentada pelo seu atual presidente, Dr. Manuel Carlos Ferraz de Almeida, à assembléia geral, realizada em 30 de julho passado, é o 20.º, assinalando, portanto, vinte anos de atividade dessa grande organização agrícola paulista, a maior existente no Brasil, dentro dêsse sistema organizativo que é a cooperativa.

Aludindo a êste fato, disse o Sr. Ferraz de Almeida: "A 27 de dezembro último registramos quatro lustros de existência para esta sociedade, à qual vinculamos não apenas a sorte do trabalho de apreciável parcela da classe agrária de São Paulo, mas, sobretudo, a crença nos próprios ideais que alimentam o espírito e os nossos corações". E logo adiante, fazendo um balanço sintético dêstes quatro lustros de atividades, acrescentou o seguinte: "Saímos da quase indigência dos 83 heróicos pioneiros do Moinho Velho, para lançar os fundamentos da entidade. Coragem e persistência sôbre-humanas foram sempre exigidas para aprendermos a vencer obstáculos de tôda monta, durante 20 anos, em atemosfera de instabilidade e insegurança. O esfôrço coletivo organizado, todavia, patenteou a eficiência da união sob a bandeira do cooperativismo. E foram as próprias necessidades do meio rural, seguidas da experimentação no campo prático da vida agrícola, que nos trouxeram, por fim, os conhecimentos e as fórmulas, mediante as quais estudamos, planejamos e demos corpos aos serviços da nossa Cooperativa".

FIXAÇÃO DO HOMEM À TERRA

O presidente da Cooperativa Agrícola de Cotia, com sua experiência dos nossos problemas agrários, pois que lida com uma organização cujo número de associados se eleva a mais de 1.000 cooperados, distribuídos por 29 depósitos regionais, abrangendo a quase totalidade das regiões agrícolas do Estado de S. Paulo, depois de estranhar a falta de interêsse do homem brasileiro pela cultura da terra assim aponta as causas determinantes da falta de fixação das nossas populações rurais:

"A investigação das causas e a adoção de soluções adequadas para o problema referente à fixação do trabalhador rural representa, possìvelmente, a mais angustiosa necessidade da vida nacional brasileira. E não só aos governantes cumpre o dever de cuidar da questão. Conhecemos de sobejo as razões do desencanto crescente do camponês pela sua atividade criadora. Respondem por isso os métodos antiquados de agriculturação; a ação predatória, inconsciente, das reservas de húmus; a falta de ferramentas indispensáveis ao trabalho; as dificuldades de transportes e o consequente encarecimento de carretos; o desamparo financeiro aos empreendimentos agrícolas; o quase nenhum esfôrço no sentido da divulgação dos conhecimentos da moderna técnica agrícola; a existência de certa classe de intermediários que procura arrancar do lavrador as últimas economias; a ausência de assistência médica, sanitária e educacional; e, enfim, até mesmo certo sistema de arrendamento, de meação e de parcerias agrícolas. Reduzido até no seu potencial físico, claro está, nenhum trabalhador desejará permanecer no amanho da terra. E, quando o queira fazer, não tem o direito de exigir dos filhos tamanho sacrifício".

Mostrando-nos que os Lavradores da Cooperativa de Cotia já sabem se aproveitar dos ensinamentos que a técnica agrícola moderna oferecem, diz o Sr. Ferraz de Almeida em seu citado Relatório: "O importante de verdade, porém, é que o lavrador de Cotia, sensatamente, já sabe buscar os elementos mais esclarecidos, em condições de lhe explicar. E' o que êle faz cotidianamente, quanto ao próprio trabalho, socorrendo-se da orientação do Instituto Agronômico, do Instituto Biológico, do Departamento de Fomento Agrícola e de todos os técnicos da Secretaria da Agricultura; do auxílio das agências do Banco do Estado de S. Paulo e do Banco do Brasil e dos dirigentes das grandes emprêsas, quando quer saber sôbre o financiamento das safras; e quanto às questões fiscais, com o amparo do funcionalismo das repartições fazendárias. O agrônomo regional, os escrivães de paz, as autoridades policiais, o professor público, o agente de estação ferroviária, enfim, todos os elementos servem por êsse modo à gente de Cotia. E assim, o roceiro vai reunindo informações e melhor apurando o conhecimento".

ATIVIDADES DO ANO SOCIAL DE 1947-1948

Passando a tratar diretamente das atividades da Cooperativa Agrícola, durante o exercício anual entre 1947 e 1948, o Relatório menciona as seguintes cifras, demonstrativas de sua prosperidade. O movimento total das operações no último exercício atingiu a Cr$ 419.960.766,80, que supera em 9,6 por cento o do ano anterior, que somou a uma quantia global de Cr$ 382.949.984,50. A contribuição média de cada cooperado, considerando-se a atividade efetiva de 3.930 associados, elevou-se a Cr$ 106.960,00, excedendo de 6,8% à média correspondente ao ano anterior.

Os resultados das atividades sociais que compõe os diversos setores da Cooperativa Agrícola de Cotia estão, resumidos no quadro abaixo.

Comentando as cifras acima citadas, escreve o Relatório: "Verificamos que houve um substancial aumento nas compras e alguma diminuição nas vendas, fato êste decorrente do encarecimento das utilidades indispensáveis ao trabalho do agricultor, em contraste com a queda violenta dos preços da produção".

Em relação à formação do capital social, constatamos que já atingiu a soma de Cr$ 24.875.400,00, representativa de um aumento de Cr$ 5.168.506,00 nas integralizações.

O desenvolvimento contínuo, entretanto, dos serviços da Cooperativa, exigem ampliação do seu aparelhamento, a fim de atender às suas necessidades e ao movimento de sua expansão, acarretando inversões crescentes em imóveis, as quais não puderam ser cobertas apenas com tais recursos. Dos Cr$ 47.191.756,50 imobilizados até o presente momento, Cr$ 32.033.476,60 representam propriamente aplicações do capital social, sendo que o excedente de Cr$ 15.158.279,90 está coberto com o aproveitamento da reserva dos associados, confiados ao Departamento de Crédito da Cooperativa Agrícola de Cotia.

Para atender suas necessidades no movimento crescente dos negócios dispõe a Cooperativa Agrícola de Cotia de um crédito, no Banco do Estado de São Paulo, em conta de Descontos, que se eleva a Cr$ 10.715.846,40. Esta é, em resumo a situação financeira desta grande organização agrícola paulista, caracterizada, como se pode verificar, pelos dados que apresentamos, por um contínuo desenvolvimento, o que demonstra bem a orientação segura que a sua Diretoria imprime aos trabalhos.

RESULTADO DOS VÁRIOS SETORES DE TRABALHO

A fim de imprimir maior velocidade e eficácia aos seus negócios, a Cooperativa adotou o lema "do produtor ao consumidor", obrigando-a isso a um aumento dos seus funcionários. Ademais para atender aos serviços hospitalares, de transportes, de beneficiamento e industriali-

SETORES	Importância em Cr$	Aumento ou diminuição
Vendas	153.597.482,60	— 0,6%
Compras	85.097.763,70	+ 16,8%
Crédito	165.185.947,00	+ 13,0%
Utilidade mútua	16.079.573,50	+ 60,9%
TOTAL	419.960.766,80	+ 9,6%

zação, de construções, mecânicos, experimentais, de seleção, de orientação e instrução, todo um conjunto de iniciativas amplas que reclama trabalho e supervisão de técnicos absolutamente especializados, tornou-se necessário estender a rêde do seu funcionalismo. Como constata o próprio Relatório, êsse funcionalismo, "de fato, transformou-se na guarda avançada que executa a parte principal dos empreendimentos patrocinados pela sociedade". Para retribuir os serviços prestados por êsses funcionários com tanto zêlo e dedicação, foi proposta à Assembléia uma gratificação na importância de Cr$ 1.024.184,10 aos funcionários e de Cr$ 248.850,00 aos representantes dos diferentes bairros.

A Cooperativa Agrícola de Cotia, graças ao seu Departamento de Vendas, conquistou uma posição de destaque, que dia a dia mais se consolida, o que pode ser demonstrado por ter a previsão orçamentária do corrente exercício ultrapassado em 7 por cento a previsão da Assembléia Ordinária anterior, apesar das restrições apresentadas pelos mercados nacionais e estrangeiros ultimamente. Dando maior expansão aos seus serviços de vendas, foram criadas uma seção de distribuição urbana e uma seção de exportação, anexa ao depósito de Santos, principalmente para a banana. Organizou-se também uma Inspetoria para cuidar da eficiência dos trabalhos de escritório e da elaboração de novos planos. Tôdas esta alterações e ampliações exigiram a mudança do Departamento de Vendas, transferindo-se do bairro de Pinheiros para o centro da cidade, na capital bandeirante.

E' digno ainda de menção, neste sentido, a instalação da seção de distribuição de ovos no depósito do Rio de Janeiro, a independência que foi dada à Seção de Vendas de Sorocaba, e o reforçamento do aparelhamento da nova seção de distribuição urbana. Tudo isto foi acompanhado de uma intensificação das distribuições nas feiras livres e a ampliação do raio de serviço de distribuições de emergência.

Quanto ao setor de assistência médica, constata-se, um movimento geral de 32.742 distribuídos por consultas, tratamentos, aplicação de injeções, internações, vacinas e injeções profiláticas, encaminhamentos a hospitais, especialistas, etc., etc., durante o exercício em análise. Foram também realizadas 9 visitas médicas à população escolar de 72 bairros. A farmácia distribuiu medicamentos no valor de Cr$ 1.103.691,70, dando uma renda de Cr$ 259.456,80 apesar das reduções feitas nos preços.

O movimento geral do serviço odontológico acusou 3.407 consultas dadas e 4.125 tratamentos realizados, o que representa 271 casos a mais atendidos em relação ao movimento do ano precedente.

O Departamento de Transportes, que possui 37 carros distribuídos pelos diversos setores geográficos, por onde se estende a rêde de atividades da Cooperativa Agrícola de Cotia, teve uma arrecadação no exercício em análise, que atingiu a Cr$ 2.020.618,90 e uma despesa que somou a Cr$ 2.621.528,90. Êstes serviços de transporte operam na coleta da produção, nas entregas aos cooperados, trabalhos para a seção mecânica e para o Departamento de Engenharia, sendo que dêste últimos nada cobra. Assim se explica o desequilíbrio entre a receita e a despesa do Departamento de Transportes.

Entre as realizações do Departamento de Engenharia merece destaque as seguintes:

a) — conclusão de 11 obras iniciadas no ano anterior, no valor de Cr$ 918.413,40;

b) — execução de 32 obras iniciadas e completadas no ano social, no valor de Cr$ 2,780.572,20;

c) — início de 9 obras no ano social, no valor de Cr$ 2.187.738,30;

d) — estudos de projetos orçados em Cr$ 33.867,10.

O montante destas obras executadas ou em estudo, ascenderam a Cr$ .... 5.920.891,00.

O laboratório de análises efetuou 30 análises de adubos, 20 de matérias primas para a composição de alimentos para aves e 10 outras diversas, num total de 60 análises destinadas a patentear a qualidade das compras feitas pela sociedade. No concernente às consultas, atendeu 90 sôbre adubos, 70 sôbre alimentos para aves e 40 atinentes a questões diversas, o que perfaz um total de 200 análises que, embora já grande, não correspondeu senão à metade do plano de trabalho estabelecido.

A fim de melhor aparelhar seus cooperados do ponto de vista técnico, nos problemas de agricultura, a Cooperativa mantém um curso prático de agricultura na Chácara de Pirajussára, em Caxingui, prelecionado por técnicos do govêrno e com a autorização dêste, ministrando ensinamentos sobretudo aos filhos dos associados. No ano social que acaba de encerrar-se, 32 alunos concluíram o curso fundamental e 5 completaram o curso complementar, num total de 37 diplomados.

A Estação Experimental de Moinho Velho, cujas obras foram iniciadas 3 anos atrás, está praticamente terminada, tendo sido ultimamente instalados os condutores de água, a construção de tanques para piscicultura e a abertura de uma estrada de 7.400 Km, servindo 400 alqueires de lavoura. Nela foram realizadas, no ano social que acaba de terminar, diversos cursos rápidos de agricultura, possuindo também uma biblioteca especializada de vulgarização, que compreende publicações da Secretaria da Agricultura e outras mais adquiridas para êsse fim pela Cooperativa.

Entre suas atividades do último ano, queremos ressaltar as seguintes: experiências realizadas com a motorização e mecanização da lavoura; experiências efetuadas com inseticidas vários; experiências relativas à germinação de sementes nacionais e estrangeiras; estudo e divisão de canteiros; prática com culturas várias; formação de mudas de plantas frutíferas; seleção de variedades destinadas a reflorestamento; hibridação de flores e de leguminosas; levantamento estatístico dos prejuízos causados por algumas doenças e insetos; experiências sôbre a germinação de 4 espécies de sementes de batata e registro das colheitas verificadas; obtenção de sementes e experiências correlatas sôbre o cruzamento de beterrabas; extração de sementes e cultura do milho doce de Piracicaba; cultura do repôlho "Lock"; experiências sôbre a germinação de crucíferas; experiências com os tratamentos à base de D. D. T. e "Rhodiatox".

Nos novos serviços de incubação de Caxingui foram obtidos excelentes resultados nesse setor de atividade, bastando, para prová-lo, dizer que o coeficiente de eclosão de 59,3% relativo ao ano passado passou agora para 67,6%. A Cooperativa, no decorrer do ano social referido, instalou novos depósitos em Ana Dias, Biguá e Bastos, perfazendo, assim, um total de 29 depósitos regionais, abrangendo número correspondente de zonas produtoras e utilizados por mais de 2.000 associados.

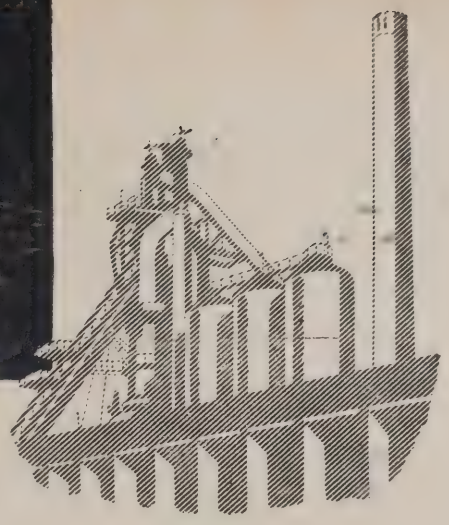
E' digna de menção finalmente a exposição oferecida à visitação pública, comemorativa do vigésimo aniversário de sua fundação, realizada no ano passado. Mais de 30.000 visitantes demonstraram admiração pelos produtos aí expostos e mesmo orgulho por se tratar de frutos da magnífica gleba Paulista.

CONCLUSÃO

Êstes são, em forma sucinta, os aspectos de maior relevância nas atividades da Cooperativa Agrícola de Cotia, respingados em seu Relatório anual, referente ao ano social de 1947-1948, e apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de julho passado, pelo seu Diretor-Presidente, Dr. Manuel Carlos Ferraz de Almeida. E' uma obra que, sem dúvida, constitui motivo de orgulho para àqueles que dela participam e é uma demonstração viva dos frutos que podem produzir o trabalho organizado e sistematizado em forma coletiva, como é a Cooperativa.

Finalizemos estas breves notas com as palavras de Sua Eminência, o Cardeal Arcebispo de São Paulo, em relação à importância da Agricultura para nós, brasileiros: "...a própria geografia do Brasil nos dá uma grave responsabilidade, pois com 8.000.000 de Km quadrados não devemos e não podemos continuar a comprar o nosso pão no estrangeiro. Não devemos limitar-nos, entretanto, a produzir para prover às nossas necessidades. Êste grandioso país realmente pode, ainda que só com os seus produtos agrícolas, alimentar as populações famintas do mundo. A agricultura é a base e o segrêdo de nossa riqueza. Desenvolvamo-las, pois, para mais tarde, como consequência economicamente natural obtermos o desenvolvimento de nossa indústria e comércio. Essa simples fórmula foi que resolveu o problema nos Estados Unidos, transformando êste grande país amigo na maior potência econômica do mundo".

O EXEMPLO DOS ESTADOS UNIDOS CONFIRMA O GRANDE FUTURO DA INDÚSTRIA SIDERÚRGICA NACIONAL



Tal como está acontecendo nos Estados Unidos, aumenta cada vez mais no Brasil a aplicação de chapas de aço nos mais importantes ramos da indústria.

Para atender às crescentes necessidades dêsse consumo, a ARMCO — como distribuidora de VOLTA REDONDA — está suprindo o nosso mercado com as chapas e outros produtos laminados produzidos naquele grande centro da siderurgia nacional e completando essas entregas com materiais de sua própria importação, tais como: aços inoxidáveis ao cromo níquel, chapas elétricas de aço silício, chapas aluminizadas, chumbadas, galvanizadas PAINTGRIP, galvanizadas ZINCGRIP, ENAMELING para esmaltar, laminadas a frio especiais para repuxar e estampar, laminadas a frio PAINTGRIP e outras.

A ARMCO orgulha-se em contribuir — dêsse modo — para maior desenvolvimento da indústria brasileira colocando à sua disposição os melhores produtos de VOLTA REDONDA e os materiais especializados saídos das suas usinas norte-americanas !

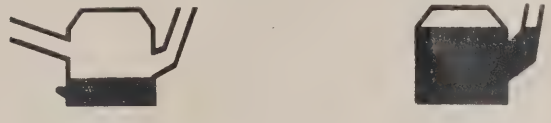
EXEMPLOS TÍPICOS DO AUMENTO DA APLICAÇÃO DE CHAPAS DE AÇO

1920 AUTOMÓVEIS **1947**

368 quilos de chapas de aço e guarnições.

1104 quilos de chapas de aço e guarnições.

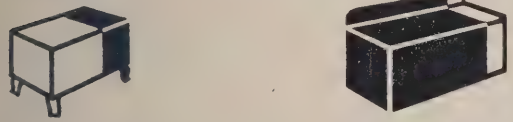
1940 CALDEIRAS **1947**



32 % de chapas de aço

77% de chapas de aço.

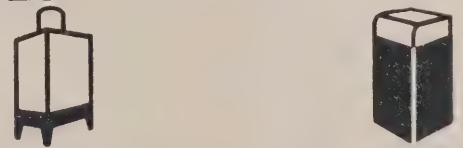
1925 FOGÕES A GÁS **1947**



Chapa de aço 45% do pêso.

Chapa de aço 86% do pêso.

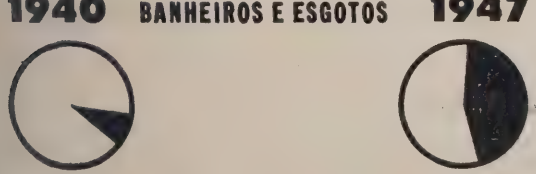
1920 REFRIGERADORES **1947**



Pràticamente sem chapas de aço.

Fabricados com 102 quilos de chapas de aço.

1940 BANHEIROS E ESGOTOS **1947**



12,5% fabricados com chapas de aço.

42% fabricados com chapas de aço.

ARMCO

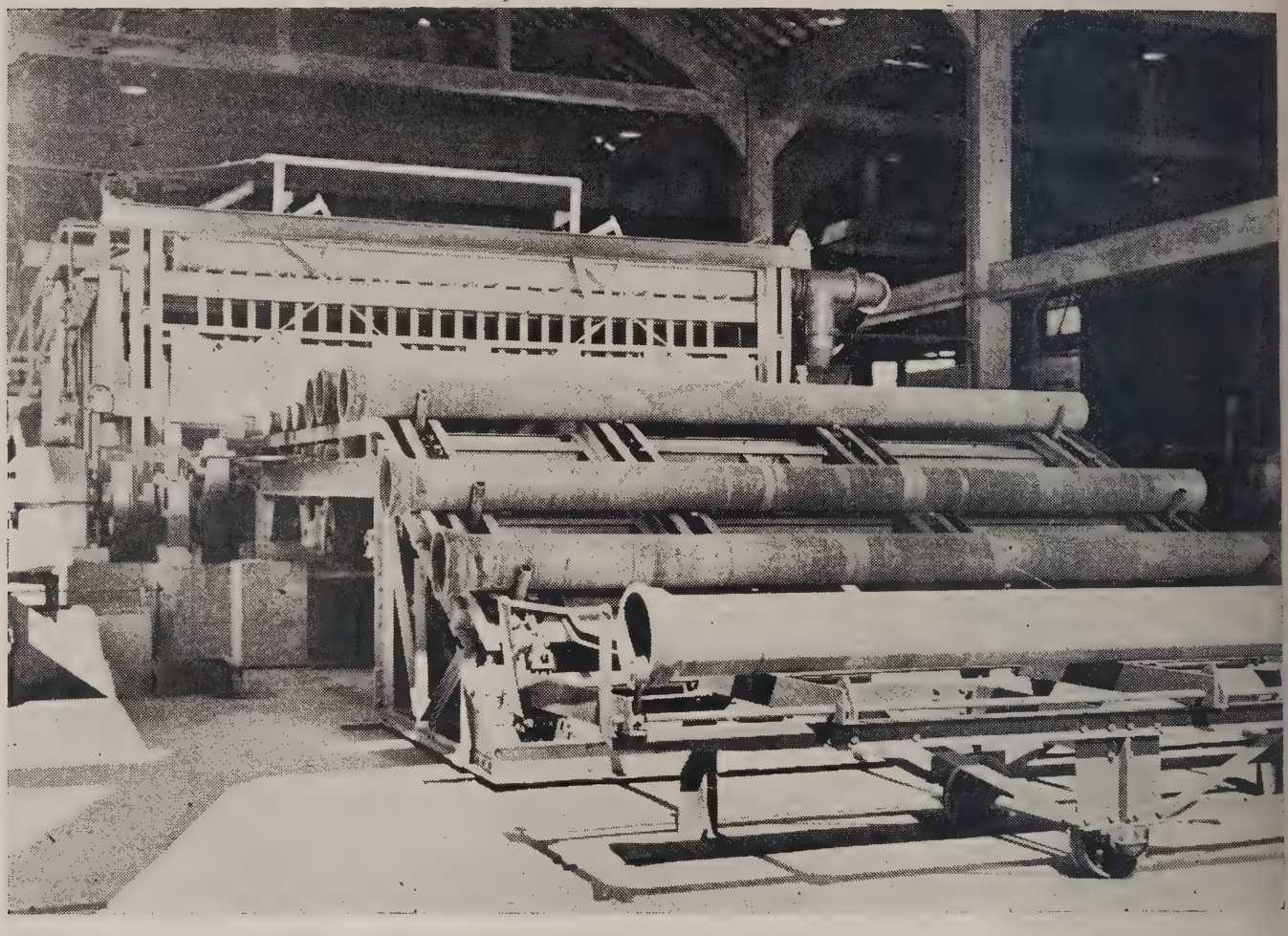
ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A

Rua da Alfandega, 107 - Rio de Janeiro

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO — PORTO ALEGRE — CURITIBA — BELO HORIZONTE. Agentes nas outras capitais dos Estados.

CIA. FERRO-BRASILEIRO S. A.

Capital de Cr$ 100.000.000,00



Tubos de ferro fundido de 50 a 600 m/m com 6 metros de comprimento. Fundição mecanizada — Gusa

Tubos e peças "Metalit" para instalações sanitárias.
Estoque permanente no Depósito. Rio - 175, Av. Francisco Bicalho

USINAS E SEDE SOCIAL EM CAETÉ (MINAS GERAIS)

ESCRITORIO ADMINISTRATIVO E COMERCIAL: AVENIDA NILO PEÇANHA, 2

RIO DE JANEIRO

VIAS DE COMUNICAÇÃO

Sistema de Oleodutos Santos-S. Paulo

EM sessão extraordinária, realizada a 17 de agôsto último, o Plenário do Conselho Nacional do Petróleo aprovou o parecer do Cel. Arthur Levy sôbre o sistema de oleodutos Santos-São Paulo e baixou a Resolução n.º 7, em que se estipulam as condições de outorga, à Estrada de Ferro Santos-Judiaí, da autorização para a construção e exploração do referido sistema, cujo título foi entregue ao Administrador da Estrada pelo Presidente do C. N. P., em plenário dêsse órgão, durante a sessão de 27 do mesmo mês.

Por êsse documento, ficou a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí obrigada, entre outras condições: a submeter à aprovação do Conselho Nacional do Petróleo, no prazo de seis meses, juntamente com a modalidade do financiamento, o projeto definitivo da rêde, tomando por base os anteprojetos estudados pelo Conselho e as decisões que sôbre os mesmos foram adotadas ou o vierem a ser; a confiar a elaboração do projeto definitivo à direção técnica da respectiva execução e a direção técnica da operação no primeiro ano de financiamento a especialistas ou firmas especializadas, cuja idoneidade será julgada pelo Conselho do Petróleo; a apresentar a êsse órgão, seis meses antes da data prevista para o início do funcionamento do serviço, o projeto de regulamento do mesmo, as condições de realização do transporte nos quatro meses iniciais, considerados como período de experiência, e a proposta das tarifas a vigorarem no primeiro ano; a manter uma escrituração contábil relativa exclusivamente aos oleodutos, destacando do seu patrimônio os bens que constituem essa emprêsa, de modo que, a qualquer tempo, possa ser conhecido o valor desta e o custo do serviço; e finalmente, submeter-se à fiscalização técnica do Conselho Nacional do Petróleo, por intermédio de representantes por êste designados.

Os anteprojetos foram elaborados tendo em vista as seguintes conclusões a que chegou o técnico norte-americano William Gillium Heltzel, da DeGooyer & MacNaughton, após quatro meses de estudo, em colaboração com técnicos brasileiros:

a) ser viável a construção dêsse sistema de oleodutos e econômicamente interessante o empreendimento, apesar do elevado custo da obra, orçada em cêrca de 120 milhões de cruzeiros, inclusive despesas gerais de organização e serviços preliminares;

b) o sistema será constituído de duas linhas principais de encanamentos, ambas projetadas para suportar a pressão máxima de 100 quilos por centímetro quadrado, destinando-se uma, com 10 polegadas de diâmetro, ao transporte de produtos leves, tais como gasolina, querosene e óleo Diesel, e a outra, com 18 polegadas de diâmetro, ao transporte de óleo combustível (*fuel-oil*);

c) as instalações constarão, em resumo, das duas linhas acima referidas, com cêrca de 48 quilômetros de extensão, ligando as cidades de Santos e São Paulo; duas estações de bombeamento de alta pressão, uma situada em Santos e destinada a todos os produtos, e a outra no alto da serra, sòmente para óleo combustível; uma estação terminal nas vizinhanças da cidade de São Paulo; e, finalmente, duas linhas de distribuição ligando a terminal aos parques de tanques das companhias distribuidoras;

d) o sistema proposto transportará inicialmente 20.000 barris por dia de produtos de petróleo, considerados em conjunto (consumo atual da região), tendo, entretanto, os encanamentos capacidade para transportarem o quíntuplo dessa quantidade;

e) nos estudos efetuados ficou evidenciada a vantagem de um maior investimento, consequente de maiores diâmetros para os encanamentos, em face do menor custo de operação;

f) dada a provável demora na entrega das tubulações, em virtude da grande falta dêsse material nos Estados Unidos, é aconselhável encomendá-las imediatamente, aproveitando-se o tempo de espera no preparo do terreno, fundações, obras de arte, etc.;

g) quanto ao prolongamento do sistema até Campinas, sugeriu o Sr. Heltzel que se aguarde a ocasião em que o empreendimento se torne econômicamente favorável, ou seja quando o mercado da região tiver um consumo que justifique o investimento necessário.

◆

AUTOMÓVEIS NO BRASIL

EM começos de 1948 contávam-se, em todo o país, veículos automotores num total de 256.200, dos quais 131.530 eram automóveis, 115.997 eram caminhões e 8.673 eram ônibus. Não estão incluídos no total 14.246 motocicletas e "side-cars". A maioria dêsses veículos distribuía-se entre São Paulo e o Distrito Federal. O quadro seguinte pormenoriza a distribuição dos veículos, segundo as Unidades da Federação:

Estados	Veículos	Automóveis
S. Paulo	92.103	46.573
Distrito Federal ..	55.878	30.698
R. G. do Sul	24.139	13.797
Minas Gerais	24.121	11.749
E. R. de Janeiro	10.160	4.753
Paraná	8.396	3.958
Pernambuco . . .	8.349	4.992
Bahia	5.860	3.007
Santa Catarina ...	4.714	2.090
Ceará	4.462	2.016
Paraíba	2.537	1.027
Espírito Santo ..	2.149	845
Pará	2.037	845
Mato Grosso	1.987	786
R. G. do Norte ..	7.871	770
Goiás	1.755	803
Alagoas	1.742	788
Maranhão	1.248	419
Sergipe	1.072	473
Amazonas . . .	1.020	520
Piauí	766	328
Guaporé	110	39
Acre	86	31
Amapá	46	11
Rio Branco	20	5

As cidades que possuíam os maiores parques automobilísticos são as seguintes:

Cidades	Veículos	Automóveis
Rio de Janeiro ..	55.878	30.698
São Paulo	47.881	27.110
Pôrto Alegre	7.942	4.539
Belo Horizonte ..	6.507	3.724
Recife	5.458	3.644

Durante o ano passado, em São Paulo, prestaram serviços 708 ônibus, dos quais 611 eram considerados velhos e mais da metade restante achava-se em reparos nas oficinas. A companhia municipal que explora o sistema de viação de ônibus em São Paulo, fêz um pedido de 400 ônibus de diferentes marcas para atender ao tráfego sempre crescente da cidade.

TRÁFEGO FERROVIÁRIO

DIVULGANDO informações sôbre o tráfego ferroviário em São Paulo e no Nordeste, "Conjuntura Econômica" salienta que não se observam tendências ascendentes no movimento ferroviário, malgrado a melhoria dos combustíveis utilizados, a renovação de parte do equipamento de transporte (cêrca de 400 locomotivas) e os melhoramentos introduzidos em quase tôdas as linhas.

Em São Paulo a Paulista representa cêrca de 30 por cento do movimento anual das quatro estradas: Paulista, Santos-Jundiaí, Sorocabana e Mogiana. Em 1947 o número médio mensal de vagões rebocados nessa estrada foi pouco maior que em 1946, mas o movimento de mercadorias foi pouco menor (2,97 contra 3,07 milhões de toneladas), e a renda líquida também (54 contra 66 milhões de cruzeiros).

A Mogiana registrou em 1947 menor tonelagem de mercadorias transportadas do que no ano anterior (1,02 contra 1,13 milhões de toneladas), enquanto dos resultados financeiros positivos de 10,6 milhões de cruzeiros em 1946 se passou no ano seguinte a um prejuízo de 0,9 milhões.

Na Santos-Jundiaí o número médio mensal de vagões rebocados baixou de 38,4 mil em 1946 para 37,6 em 1947, enquanto na Sorocabana a variação foi de 19,3 para 20 mil nos mesmos anos.

Na Great Western o número médio de vagões rebocados baixou de 19.085 em 1946 para 16.783 em 1947, refletindo-se na renda líquida que diminuiu de 15,2 para 14,2 milhões de cruzeiros.

◆

INDUSTRIALIZAÇÃO DO GÁS DE ARATU

FORAM assinados no Conselho Nacional do Petróleo os contratos de venda do gás natural do campo de Aratu, no Recôncavo Baiano, com as seguintes firmas industriais, cujas propostas mereceram a aprovação do Plenário daquele órgão: — Paschoal Pisani Perrone (indústria de cimento), Companhia Industrial da Bahia (indústria de óleos vegetais) e Indústrias Itacal S. A. — Materiais e Produtos Químicos (indústria de cal). Dentro em breve, deverá ser firmado o contrato com a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, para a venda do gás a ser consumido na futura usina termoelétrica dessa ferrovia, de acôrdo com os respectivos planos de eletrificação das linhas.

O campo de Aratu está situado quinze quilômetros ao norte da cidade do Salvador e conta atualmente com dois poços produtores de óleo e sete produtores de gás, atingindo as reservas comprovadas de gás ao apreciável volume de cêrca de um bilhão de metros cúbicos. O gás apresenta-se na bôca dos poços com a pressão aproximada de 1.050 litros por polegada quadrada (70 atmosferas) e possui o poder calorífico médio de 9.200 calorias por metro cúbico, ou seja mais do dôbro que o do gás fornecido à cidade do Rio de Janeiro para uso doméstico que gira em tôrno de 4.300 calorias por metro cúbico.

Entretanto, o campo de Aratu não é o único produtor de gás naquela região. O de Itaparica, por exemplo, na ilha do mesmo nome, dispõe de alguns reservatórios naturais dêsse combustível, da ordem de 300 milhões de metros cúbicos, cujo aproveitamento na iluminação da ilha está sendo objeto de estudos por parte do govêrno estadual, com a anuência do Conselho Nacional do Petróleo. Aliás, já existe em Itaparica pequeno consumo de gás, a título precário, numa fábrica de tecidos.

Dos estudos procedidos pelos órgãos técnicos do Conselho, com base nas despesas já realizadas e a realizar para a completação do campo, e bem assim na comparação com outros combustíveis em uso naquela região, resultou para o gás de Aratu o preço mínimo de vinte centavos por metro cúbico, pelo qual poderá ser vendido, em quantidade diária não excedente de 130.000 metros cúbicos, por um período relativamente longo, dada a natureza da jazida.

Em sessão realizada a 21 de outubro do ano passado, o Plenário do Conselho aprovou os estudos efetuados e determinou a abertura de concorrência pública para a venda do gás de Aratu, sob determinadas condições e exclusivamente para fins industriais, a qual, realizada a 12 de abril do corrente ano, foi aprovada em sessão de 6 de agôsto último, seguindo-se a assinatura dos contratos com os concorrentes classificados. Nesses contratos, o gás foi estipulado ao preço de vinte centavos por metro cúbico.

Tem início, assim, o aproveitamento prático dessa grande riqueza da Bahia, que é o gás natural de Aratu, e precisamente em empreendimentos que dizem de perto com o progresso daquela Unidade da Federação.

◆

REDUÇÃO DE FRETES

COMO se sabe, as exportações italianas têm diminuído sensivelmente em vários setores e o govêrno estuda e põe em prática algumas medidas que poderão ter efeito ponderável no sentido de sustar essa queda.

Ainda agora acaba de ser estabelecida uma tarifa ferroviária excepcionalmente baixa para o transporte de mercadorias exportadas.

Tais tarifas se aplicam, a três categorias: vinhos, frutas e legumes. Essa medida deverá permitir ao produtor italiano um considerável rebaixamento de preços das referidas mercadorias exportadas principalmente para a Europa.

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR", cujas edições vêm sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte, e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares que, extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.

BOLSAS E TÍTULOS

Empréstimos Estaduais

VÁRIOS Estados vêm, desde algum tempo, estudando as possibilidades reais existentes para a obtenção de empréstimos, quer no país, quer no estrangeiro. Há, porém, uma particularidade interessante: tais operações não deverão ser efetuadas dentro da velha fórmula do lançamento de apólices ou obrigações. Ao invés de cuidar de negócios disseminados por larga massa de tomadores, o que se tem em vista, justamente, é negociar com entidades bancárias, mantendo uma unidade na obtenção dos recursos. Isto em parte pode ser consequência do desinterêsse do capitalista privado, do cidadão possuidor de algumas economias, de aplicar seu dinheiro em títulos do Estado.

Recentemente, por exemplo, o Govêrno de Minas Gerais assinou contrato, com o Banco do Brasil, de um empréstimo de 100 milhões de cruzeiros. O respectivo ato foi firmado em Belo Horizonte, tendo as negociações se processado durante oito meses e culminando com entendimentos pessoais entre o governador mineiro e o Presidente da República, cuja intervenção nas demarches até então em curso foi decisiva. Os cem milhões de cruzeiros se destinam a auxiliar a execução do plano de recuperação econômica lançado pelo governador mineiro e ao qual o Sr. Milton Campos está dedicando o melhor dos seus esforços.

O Espírito Santo está desde algum tempo pleiteando uma operação que deveria ser feita no estrangeiro, no Export and Import Bank e cujo produto seria aplicado tanto na construção do pôrto comercial de Vitória como na ampliação dos serviços de estradas e fomento da produção; o Pará está tentando uma operação similar na mesma fonte. A tendência dos Estados procurarem aquêle estabelecimento de crédito se esclarece precisamente em virtude das taxas de juros, muito mais econômicas que as oferecidas pelo Banco do Brasil.

A Bahia, por seu turno, está pretendendo fazer duas emissões de apólices: uma de 200 milhões de cruzeiros, para construções rodoviárias e cujo serviço de amortização e juros deveria correr por conta do chamado Fundo Rodoviário, constituído pela quota anual de vinte e tantos milhões de cruzeiros fornecida pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e outra parcela igual com que concorre o tesouro estadual; outra, de 100 milhões de cruzeiros, para fomento econômico, e cujo serviço de amortização e juros ficaria a cargo da receita normal do Estado.

Acontece, porém, que, dos entendimentos entre o govêrno do Estado e a União, ou por fôrça das verbas votadas no orçamento federal, e a do aludido Fundo Rodoviário, resultou ficar assegurada a execução das seguintes obras rodoviárias, independentemente dos recursos da primeira das duas emissões já referidas: a) construção da nova estrada de rodagem Bahia-Feira, mediante novo traçado, com as melhores condições técnicas, reduzido o percurso a cêrca de 110 quilômetros, e adotado, em tôda a extensão, o revestimento de asfalto. As obras terão comêço nestes dias e deverão concluir-se em fins de 1949, para realizar-se o asfaltamento em 1950; b) conclusão das obras para a ligação rodoviária Rio-Bahia, de maneira a poder inaugurar-se a dita ligação no ano próximo vindouro; c) reforma da estação Bahia-Paulo Afonso, por Alagoinhas, Cipó e Geremoabo; d) construção da estrada de rodagem asfaltada Amarelina-Itapoã-Ipitanga; e) construção de inúmeras estradas, ou continuação de outras, no interior baiano, por conta das verbas de São Francisco, das sêcas, do Fundo Rodoviário e outras.

Tendo em vista o grande vulto das obras assim asseguradas, e que representam, no seu todo, algumas centenas de milhões de cruzeiros, tudo já em execução ou para execução imediata, parece desnecessário ao govêrno do Estado levar por diante no momento a emissão de apólices rodoviárias, contentando-se com a emissão, que vai fazer, de apenas 100 milhões de cruzeiros para "fomento econômico", poupando, assim, o crédito do Estado, sem prejuízo, entretanto, para a sua expansão rodoviária, já plenamente obtida sem que se torne preciso usar do mesmo crédito.

Como as projetadas apólices rodoviárias deviam ser garantidas pelo Fundo Rodoviário, uma de cujas quotas, como vimos, é de origem federal, os ministérios da Viação e Obras Públicas e da Fazenda tiveram que ser ouvidos, opinando o primeiro a favor e o segundo contra, quando já o govêrno do Estado havia desistido de emiti-las pelos motivos acima.

Quanto à emissão de 100 milhões de cruzeiros para "fomento econômico" as respectivas apólices vão ser expostas à venda. São apólices de 6 por cento, com dois sorteios anuais, cujos prêmios máximos serão de 200 mil cruzeiros, para o primeiro sorteio e de 50 mil cruzeiros para o segundo.

E enquanto assim sucede, o Município de Petrópolis é pràticamente a única unidade administrativa do país que está vendendo apólices de um empréstimo destinado à realização de uma série de obras do maior vulto para o desenvolvimento do município serrano.

PAGANDO DIVIDENDOS, A SIDERÚRGICA

O BALANÇO da Companhia Siderúrca Nacional, encerrado a 30 de junho próximo passado, constitui um fato da maior relevância para a economia nacional. Os resultados que apresentam deixam claro que a importante organização industrial atingiu o seu ponto de estabilidade econômica e financeira, ao mesmo instante que vai distribuir o seu primeiro dividendo, à razão de 6 por cento ao ano.

Depois de feitas as necessárias reservas, foi destacada a soma de Cr$ ..... 37.500.000,00 para o primeiro dividendo, sendo que Cr$ 15.000.000,00 destinados aos 2.500.000 ações preferenciais e Cr$ 22.500.000,00 destinados aos 3.750.000 ações ordinárias. Para as Partes Beneficiárias, na forma do artigo 14 dos Estatutos, foram reservados 10 por cento do lucro líquido para atender o seu serviço anual, importando em Cr$ ..... 3.424.950,76 e, para o Fundo de Resgate de Partes Beneficiárias, Cr$ ..... 2.283.300,40.

A fim de efetuar o respectivo pagamento, a Companhia Siderúrgica Nacional está publicando aviso, nos jornais, de que a partir de 4 de outubro atenderá ao cumprimento daquele compromisso.

RIO, SEDE DAS OPERAÇÕES SUL-AMERICANAS DA COMPANHIA BURROUGHS

ENCONTRA-SE nesta capital o Sr. H. A. Brunson, diretor geral da Companhia Burroughs do Brasil, Inc., a cujo encargo estão igualmente tôdas as operações da Companhia Burroughs na América do Sul. Depois de longo estudo dos mercados sul-americanos, feitos pessoalmente pelo Sr. Brunson, foi o Rio escolhido como sede de todos os negócios dessa companhia nesta parte do hemisfério, em virtude de sua situação geográfica, fácil acessibilidade por via aérea, de tôdas as partes do continente, e, mais do que

Sr. H. A. Brunson

O MAIS MODERNO SISTEMA DE ILUMINAÇÃO

INSTALADO PELA PRIMEIRA VEZ NO RIO

O mais moderno sistema de iluminação de um estabelecimento comercial acaba de ser inaugurado nesta capital pela General Electric, obedecendo a um plano prévio e criteriosamente estudado, tal como se vem fazendo nos Estados Unidos.

A instalação dêsse serviço, realizado nas novas dependências da Optica Lux, teve por principal escopo o fornecimento de iluminação adequada bem distribuída, bem como a redução da brilhança, proporcionando o máximo de confôrto.

Para se ter uma idéia da importância que representa para a visão a redução da brilhança, vale acentuar-se que nestes últimos anos, os cientistas dos Laboratórios da General Electric, em Schenectady, nos Estados Unidos, vinham convergindo seus esforços no sentido de obter uma iluminação com menor brilhança possível, usando para isto "louvers", vidros difusores ou iluminação indireta.

Êsses esforços chegaram a um feliz resultado e hoje, nos Estados Unidos, os principais estabelecimentos comerciais e industriais dispõem de iluminagão adequada, com a brilhança acentuadamente reduzida, proporcionando, dêste modo, o máximo confôrto visual.

Aos técnicos e estudiosos do assunto, é interessante conhecer detalhes dêsse moderníssimo sistema de iluminação, que podem ser resumidos nos seguintes itens:

1) — Iluminação fluorescente indireta em sancas para iluminação geral da loja, tendo no teto rebaixado, iluminação embutida direta, com vidro difusor tipo ondulado da Corning Glass Company. Usadas, para êsse fim, lâmpadas brancas de 3.500° Kelvin.

2) — Iluminação das vitrinas internas e externas. Teto luminoso, tendo como difusor vidro ondulado da Corning Glass Company. Usadas, para êsse fim, lâmpadas solar 6.500° Kelvin. Para as vitrinas internas, também foram usadas lâmpadas solar, o que desperta mais atenção para as mesmas, em virtude do contraste entre a luz branca e a solar.

3) — Todos os acessórios, tais como receptáculos, "starters" e lâmpadas, de fabricação GE, perfazem um conjunto de funcionamento harmônico, de características estudadas entre si. Os reatores são, em sua maioria, duplos de alto fator de potência, reduzindo ao mínimo o efeito estroboscópico.

Também o subsolo foi dotado de iluminação indireta, em sanca de formato elítico no hall central, havendo, nas oficinas, iluminação direta tipo industrial e para o escritório, aparelhos fluorescentes com vidros laterais difusores e "louvers" na parte inferior.

isso, o fato de ser o Brasil o maior mercado independente da América do Sul. Estabelecida há mais de 40 anos no Brasil, a Burroughs vai dar agora um impulso excepcional a seus negócios, pretendendo mesmo organizar dentro em breve escolas de treinamento para mecânicos, auxiliares, contabilistas e consultores técnicos especializados nas operações das inúmeras máquinas de calcular Burroughs.

◆

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE CAPITAIS

INICIATIVA da Fundação Getúlio Vargas, de promover o levantamento da balança de pagamentos do Brasil relativa a 1947, vem abrir um amplo campo de observações. Ainda agora, na edição de "Conjuntura Econômica" correspondente ao mês de setembro, encontramos um interessante estudo sôbre a entrada e saída de capitais naquele ano.

Conforme a discriminação efetuada, entraram, no Brasil, em 1947, capitais estrangeiros num total de 895.652 milhares de cruzeiros, sendo que, dêste global, 752.026 milhares de novos capitais estrangeiros, 78.251 milhares de retôrno de capitais nacionais aplicados no estrangeiro e 65.375 milhares correspondentes a juros de títulos da dívida externa no país e outras operações. As saídas, num total de 564.371 milhares de cruzeiros, foram devidas a: saída de capitais estrangeiros aplicados no país, 119.795 milhares; saída de capitais nacionais para aplicação no estrangeiro, 322.029 milhares; amortizações e resgates da dívida externa, 164.275 milhares; Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, 39.172 milhares.

Fazendo a dedução das parcelas, verificamos um saldo a mais, na entrada, de 250.281 milhares de cruzeiros.

O fato mais chocante, sem dúvida, que se observa em tudo isto, é a posição do Brasil como país exportador de capitais, o que se verifica especialmente pela implantação de indústrias, com capitais brasileiros, em alguns países latino-americanos, tais como Chile, Argentina, Bolívia, Peru, Colômbia, etc. No seu comentário "Conjuntura Econômica" assinala um outro fato, qual seja a liberalidade de nossa legislação sôbre entrada de capitais.

A êste respeito, diz: "O segundo fato merece maiores reparos e um rápido confronto da legislação brasileira com a de outros países como Argentina e Canadá, por exemplo.

"Talvez não haja exagêro em se dizer que possibilidades e garantias iguais às atualmente oferecidas pelo Brasil dificilmente poderão ser encontradas em outros países do continente americano ou da Europa, nesta fase de após-guerra.

"A normalidade política, a comissão do surto inflacionista, a estabilidade cambial, o equilíbrio orçamentário, são indícios de segurança e prosperidade que nos proporcionarão os meios práticos de oferecer ao capital estrangeiro tôdas as garantias desejadas, logo que as condições

monetárias internacionais nos permitam dispor livremente dos saldos acumulados no exterior.

"Na Argentina, desde 1943 (decreto n. 148.263, de 20-4-1943) que o govêrno procura esterilizar o excesso de meios de pagamento provocado pela entrada de capitais externos, controlando o movimento de fundos com o exterior e negando entrada aos capitais que não tivessem por fim concorrer para o aumento efetivo da produção. Em 1947, o Banco Central limitou a 5 por cento a remessa de lucros durante o primeiro ano de aplicação no país, considerando o excedente como capital argentino a ser reaplicado no país. A percentagem de remessa de rendas vai-se elevando de ano para ano até atingir 12 por cento, após seis anos de permanência.

"No Canadá existem também severos contrôles sôbre o movimento de capitais, destacando-se entre êles, pela sua importância particular, o que proíbe aos cidadãos estadunidenses venderem valores canadenses e repatriarem seus capitais sem amortização especial."

◆

PAGAMENTOS DE DIVIDENDOS

CONFORME divulgação efetuada pelo Departamento de Comércio do govêrno dos Estados Unidos, os pagamentos de dividendos em dinheiro, durante julho, pelas corporações estadunidenses, somaram $498.200.000,00, ou sejam 10 por cento acima de julho do ano passado.

◆

AUMENTO DE CAPITAIS NA ITÁLIA

O AUMENTO de capitais das sociedades anônimas, na Itália, durante os primeiros seis meses do corrente ano, alcançaram a considerável soma de setenta e nove bilhões de liras.

Durante o mesmo período as obrigações emitidas chegaram a onze bilhões de liras. A importância líquida encaixada pelas referidas sociedades durante o citado período, incluindo os onze bilhões de liras de obrigações, atinge à cifra de quarenta e seis milhões de liras, o que revela, sem dúvida, um movimento considerável.

◆

INVERSÕES AMERICANAS EM 1947

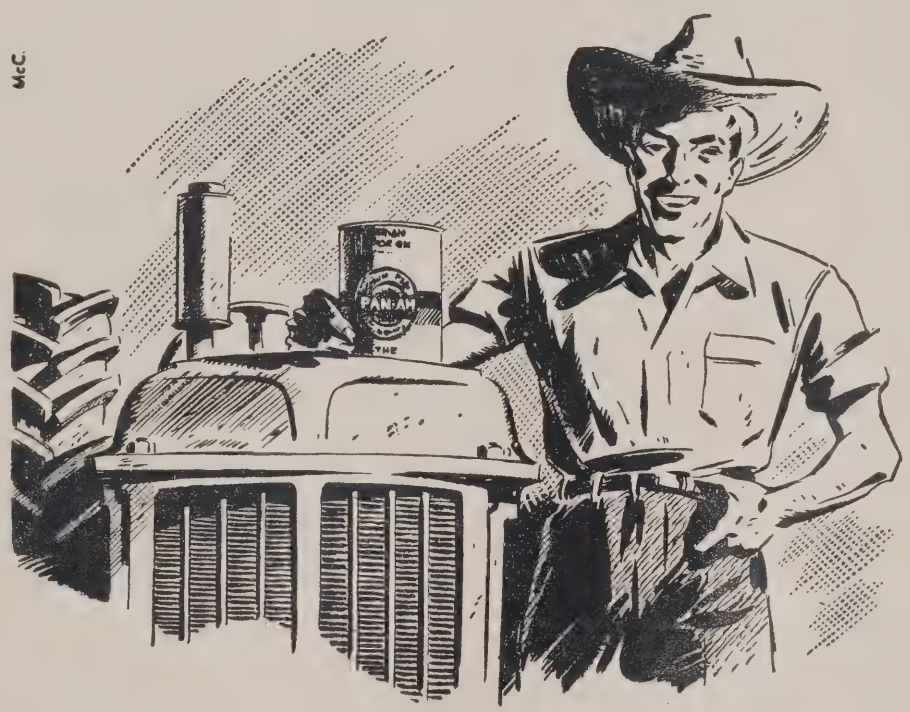
O DEPARTAMENTO do Comércio anunciou que o fluxo de dólares dos Estados Unidos para emprêsas e títulos estrangeiros no ano passado foi o segundo mais intenso jamais registrado. Depois de deduzir os reembolsos estrangeiros dos empréstimos dos Estados Unidos, o total atingiu a $744.000.000, em comparação ao recorde de 1928, de 1.300 milhões de dólares. A maior parte dos investimentos do ano passado foi em filiais e subsidiárias de firmas americanas, especialmente de petróleo.

Os portadores de títulos estrangeiros auferiram lucros muito pequenos no ano passado, o que é atribuído pelo Departamento do Comércio às incertas condições políticas e econômicas no estrangeiro, que causaram uma sensível deterioração nos preços dos títulos estrangeiros nos mercados dos Estados Unidos durante 1947 — particularmente títulos de países europeus.

Os capitalistas americanos no ano passado compraram $243.000.000 em títulos do Banco Mundial, e $18.000.000 em outros títulos estrangeiros oferecidos à subscrição pública nos Estados Unidos para levantar novos capitais.

Outras emissões oferecidas à subscrição pública aqui, no total de $135.000.000, representaram o resgate de títulos pendentes retidos aqui e no estrangeiro. Os pasíes estrangeiros retiraram no ano passado cêrca de $281.000.000 de seus títulos retidos aqui, e outras transações em títulos estrangeiros pendentes resultaram em um influxo adicional de ..... $115.000.000 aos Estados Unidos.

As novas inversões de capital no estrangeiro no ano passado, num total de $445.000.000, incluíram novos projetos na América Latina, totalizando $263.000.000, e $115.000.000 no Oriente Médio e África.



OS OPERADORES DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS SABEM —

...que o atrito é o maior inimigo das máquinas e tratores. E sabem tambem que, para evitar o atrito, os óleos e graxas PAN-AM possuem os requisitos de alta qualidade e grande rendimento. Faça o que fazem os entendidos — proteja sua maquinaria agrícola com lubrificantes PAN-AM.

PAN-AM

THE CALORIC COMPANY

FOCALIZANDO COM REALISMO O PROGRESSO DO BRASIL

O desenvolvimento progressivo dos nossos recursos econômicos, com o incremento da produção agrícola, o ritmo acelerado da indústria e a expansão do comércio em todos os ramos, palpita, através de reportagens vivas, estudos profundos, agudos comentários e noticiário honesto, nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — líder das revistas especializadas do Brasil! Daí ser O OBSERVADOR citado, hoje em dia, como preciosa fonte bibliográfica de valor inestimável para economistas, técnicos e estudiosos em geral. Por outro lado, o fato de ser O OBSERVADOR procurado, com crescente interêsse, por leitores da mais variada gama intelectual — professôres, industriais, comerciantes, banqueiros e estudantes — e a circunstância de contar, entre seus assinantes, entidades públicas e privadas de todos os países americanos, muitos europeus, e nos mais longínquos rincões do território brasileiro, conferem-lhe um valor indiscutível como eficiente veículo de publicidade para quantos aspiram ao progresso de seus negócios e à prosperidade nacional.

Solicite, hoje mesmo, pelo Reembôlso Postal, uma assinatura de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, preenchendo o cupão abaixo.

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182

RIO DE JANEIRO

ASSINATURAS

1 ano ....Cr$ 100,00
2 anos....Cr$ 180,00
3 anos....Cr$ 260,00

LIDER DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS DO BRASIL

O OBSERVADOR Econômico e Financeiro
Caixa Postal, 3114 - Rio de Janeiro

Solicito, pelo Reembôlso, uma assinatura por..... ano(s).

Nome.....
Rua e N.º.....
Cidade.....
Estado.....

Observações Econômicas

A Licença Prévia e o Intercâmbio com os Estados Unidos

O CONSULADO Geral do Brasil em Nova York apura mensalmente, segundo as faturas consulares, os totais do volume da carga embarcada nos Estados Unidos com destino ao nosso país.

Se compararmos o volume embarcado nos seis primeiros meses de 1947 (*importação livre*) *com idêntico período de* 1948 (*sob contrôle indireto e direto*), *registraremos uma queda de* 818.895 *toneladas para* 498.112 *toneladas.*

Indicamos a seguir o volume em toneladas dos principais itens dos embarques feitos daqui para o Brasil nos primeiros semestres de 1947 *e* 1948, *figurando as cifras do presente ano entre parêntesis: farinha de trigo* 193.429 (41.341); *automóveis e caminhões* 86.573 (77.401); *ferro e aço semi-manufaturados* 83.741 (26.189); *petróleo e seus derivados* 69.495 (42.305); *máquinas para a indústria* 66.928 (55.547); *Carvão e coque* 50.644 (2.121); *ferro e aço manufaturado* 31.653 (18.325); *produtos vegetais comestíveis* 27.731 (17.153); *fôlha de Flandres* 25.786 (23.820) *e cimento* 22.716 (64.551).

Dos principais itens exportadores nos seis primeiros meses de 1948 *contra idêntico período de* 1947, *unicamente o cimento registrou um aumento.*

Foi muito sensível a queda observada quanto às máquinas agrícolas, cujos embarques baixaram, no citado período, de 14.632 toneladas para 3.056, notando-se que em abril de 1947 somaram 10.862 toneladas, contra sòmente 346 toneladas em idêntico mês dêste ano.

A entrada em vigor da licença prévia de importação verificou-se a 6 de maio de 1948, parecendo-nos interessante indicar os totais mensais da carga geral em toneladas do primeiro semestre do corrente ano: janeiro 109.469; fevereiro 76.243; março 112.159; abril 76.780; maio 80.576 e junho 42.882. Releva notar que ainda não foi concluída a apuração dos dados relativos a julho de 1948, não nos sendo possível verificar quais as alterações havidas na composição da carga embarcada.

Já Sabemos, entretanto, que o total geral de tal carga em julho somou 79.885 toneladas, o que significa uma redução muito insignificante com relação a maio e uma impressionante alta quanto a junho. O acréscimo verificado em julho assume uma significação maior sabendo-se que a carga embarcada em maio consistiu de materiais cujas faturas foram legalizadas antes e depois da vigência do sistema de licença prévia. Só de automóveis e caminhões foram despachadas 10.869 toneladas em maio, contra 3.593 toneladas em junho.

A propósito do comércio exterior dos Estados Unidos com o Brasil, a imprensa norte-americana informa que em julho o Banco do Brasil ainda conseguiu manter a média de 4 milhões na liquidação dos atrasados comerciais. A "Hanson's Latin American Letter" de Washington de 18-9-48 adianta, por sua vez, que "o Brasil não pode manter as suas importações dos Estados Unidos na média atingida em junho, e a balança comercial favorável obtida conosco em junho foi simplesmente uma ilusão."

"Em julho exportamos $37,1 milhões para o Brasil, contra $20 milhões em kunho, e importamos $36,2 milhões contra $52,2 milhões em junho, restabelecendo dêsse modo o dreno sôbre os dólares para os atrasados comerciais, os quais continuarão a pesar muito no valor do cruzeiro. A lista das exportações do Brasil não pode ser considerada sadia sob as atuais tendências dos preços das mercadorias", conclui a "Hanson's Letter".

◆

MAMONA E GERGELIM

SEGUNDO as estimativas finais da embaixada norte-americana em Nova York, as safras de mamona e gergelim, de 1947-48, na Índia e no Paquistão, são maiores do que as do ano anterior. Em 1946-47 foram colhidas 131.000 toneladas de bagas de mamona em plantações que abrangiam 1.345.000 acres de terreno, quando a última safra alcançou 143.000 toneladas produzidas em 1.462.000 acres. A produção de sementes de gergelim em 1947 foi calculada em 350.560 toneladas — 3.542.000 acres — em confronto com 339.360 toneladas colhidas em plantações que cobriam 3.561.000 acres. Desta superfície cultivada, cêrca de 200.000 acres pertencem agora ao Paquistão.

◆

OS PAGAMENTOS DA AMÉRICA LATINA

BASEADO nas informações fornecidas por doze bancos novaiorquinos, o Banco Federal de Reserva de Nova York revelou no dia 20 do corrente que, pela primeira vez desde fevereiro dêste ano, foram mais pontuais os pagamentos dos países latino-americanos aos exportadores dos Estados Unidos. Do número total de pagamentos efetuados aos referidos bancos em agôsto passado, 49,7 por cento foram pontuais, em confronto com 47,6 por cento em julho, e 20,6 por cento implicavam um atraso de mais de 90 dias, quando essa percentagem em julho atingia a 27,5 por cento.

Em agôsto foram efetuados apenas 19.200 pagamentos, contra 21.300 em julho, porém o valor em dólares dos pagamentos pendentes em agôsto foi reduzido para US$114.000.000, o que representa um decréscimo de $5.000.000 relativamente ao mês anterior e $29.000.000 em relação ao mês de maio, época em que êsses débitos alcançaram o seu nível mais alto, desde que o Banco de Reserva iniciou os seus relatórios sôbre o assunto, em maio de 1947. Entre os países latino-americanos que melhoraram a pontualidade de seus pagamentos estão o Brasil, Chile, Costa Rica, Equador, Paraguai e Peru.

◆

ALGODÃO PARA A RÚSSIA

CONFORME noticiou a imprensa de Nova York, a União Soviética acaba de concluir a primeira grande compra de após-guerra, relativa a algodão produzido no hemisfério ocidental. Dois comerciantes norte-americanos de Filadélfia, que têm mantido transações comerciais regulares com a União Soviética, informaram recentemente que venderam àquele país grande quantidade de algodão brasileiro, no valor de ..... US$8.000.000. Segundo se informou, os carregamentos já foram entregues em portos poloneses. Adianta-se que os dois exportadores não venderam algodão norte-americano porquanto nesse caso seriam necessárias licenças de exportação.

◆

A PRODUÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS EM 1948

A PRODUÇÃO nacional bruta dos Estados Unidos deverá atingir perto de $250 bilhões em 1948. A renda pessoal também será a maior história, devendo somar perto de $215 bilhões. Muitas das indústrias trabalham em níveis elevados, particularmente as metalúrgicas. O consumo de aço orça em 7 milhões de toneladas por mês. A despeito de tal consumo, a produção de equipamento industrial pesado se ressente da escassez de matéria prima.

◆

O CUSTO DA VIDA NA ITÁLIA

O ÍNDICE nacional do custo da vida na Itália, considerando-se como base 100 o ano de 1938, está calculado definitivamente para o mês de junho p. p. em 4835 o que, em relação ao ano-base, quer dizer que o custo da vida aumentou de 48 vêzes.

O índice dos salários dos trabalhadores agrícolas eleva-se a 6508, o que comparado aos de 1938, releva um aumento de 60 vêzes para os salários fixos, 57 pa-

ra os semi-fixos e 64 vêzes para os trabalhadores de salários variantes.

O índice dos salários dos operários da indústria é 50 vêzes mais altô do que os de 1938. Os salários dos operários especializados são 48 vêzes mais elevados que os de 1938.

Quanto aos servidores do Estado o aumento em relação a 1938 é de 48 vêzes.

◆

ABOLIÇÃO DO IMPÔSTO DE CONSUMO

TRÊS decisões do govêrno cadadense, tomadas em agôsto, terão grande repercussão econômica: a abolição de impostos especiais de consumo sôbre vários artigos, especialmente automóveis e rádios; a retomada dos subsídios sôbre o trigo, deixando aos lavradores as vantagens do preço alto, sem elevar o preço do pão para os consumidores; a abolição das licenças de exportação para ovelhas e cordeiros, abrindo aos fazendeiros o mercado dos Estados Unidos, cujos preços são mais altos. Continua, entretanto, proibido o embarque, para os Estados Unidos, de gado vacum, para corte.

Os automóveis, desde 1947, sofriam uma taxação especial de 25 por cento até o valor de 1.200 dólares, 50 por cento sôbre o valor adicional até 2.000 dólares e 75 por cento sôbre o excedente de 2.000 dólares. Com a recente decisão, a taxa sôbre automóveis foi reduzida a 10 por cento, independentemente do valor do veículo. As taxas atuais são as existentes em 18 de novembro de 1947, antes do chamado "programa de austeridade" para evitar a evasão dos fundos americanos. Não só automóveis mas inúmeras outras mercadorias, inclusive rádios, terão abatimento nos preços.

O govêrno suspendeu o subsídio às gorduras e óleos e passou a subsidiar o trigo, com 43 cents por bushel (cêrca de 260 cruzeiros por tonelada) o que vai custar-lhe cêrca de 225 milhões de dólares, êste ano.

As licenças de exportação para ovelhas e cordeiros foram abolidas, porque verificou-se um aumento substancial nos rebanhos, acima das necessidades do mercado interno. Para impedir a baixa dos preços abre-se o mercado norte-americano, onde os preços são altos e a procura firme. Como o consumo de ovelha e cordeiro é pequeno no Canadá, esta determinação do govêrno não afetará grandemente à po pulação, em matéria de preços. Continu o embargo sôbre a exportação de gad vacum, pois os preços diferem bastant entre o Canadá e os Estados Unidos, e Canadá é um grande consumidor de car ne "per capita".

◆

FRUTAS DO BRASIL PARA A ARGENTINA

DURANTE o ano de 1947, a Argentina recebeu dos mercados externos 148.068.072 quilos de frutas frescas, cabendo ao Brasil o papel de maior provedor da Argentina nesse ramo, com 144.446.662 quilos. Na composição do total das frutas importadas do Brasil 2.750.676 quilos foram de abacaxis 96.706.056 quilos de bananas, e ..... 44.989.930 de laranjas. No quinquênio comparado de 1943-47, as provisões de frutas sêcas ao mercado argentino, de procedência brasileira, abarcaram somente 39 quilos (1943), nenhuma operação foi realizada em 1944, 1945 e 1946, anotando-se em 1947 um volume de 4.288 quilos correspondentes a passas de uvas.

The
FIRST NATIONAL
BANK *of* BOSTON
Fundado em 1784

Depósitos, Cauções, Descontos, Cambio, Cobranças, Cartas de Crédito para Importação, Guarda de Valores, Cofres de Aluguel e todos os demais serviços bancarios.

Rio de Janeiro
Avenida Rio Branco, 18

São Paulo:
Rua 3 de Dezembro nº 50

Santos:
Rua 15 de Novembro nº 72

MAIS VIDA para as máquinas

mais ALIMENTO para o mundo!

As máquinas agrícolas necessitam de lubrificantes que as protejam contra a ação destruidora do tempo. Nesse particular, torna-se apreciável a contribuição dos cientistas da Shell, que conseguiram adicionar ao óleo lubrificante ingredientes que prolongam a duração das máquinas com motor Diesel, dilatando cada vez mais o tempo útil entre cada período de revisão. Essa nova fórmula de óleo lubrificante, fabricada especialmente para motores Diesel, denominada Shell Rotella Oil, conserva limpos, como novos, os pistões, as molas de segmento e o carter, reduzindo ao mínimo o desgaste dessas peças vitais.

Estas máquinas, tendo vida mais longa, tornam-se aptas a produzir muito mais tanto nas épocas das semeaduras quanto durante as safras.

Dessa forma, nesse como em outros campos de atividade, continuam os Grandes Centros de Pesquisas da Shell a abrir novos rumos ao progresso, aperfeiçoando combustíveis, óleos lubrificantes e outros derivados do "gênio negro da terra".

SHELL PROPULSIONA O PROGRESSO ATRAVÉS DA PESQUISA

SHELL-MEX BRAZIL LIMITED

Banco do Brasil S. A.

SEDE: RIO DE JANEIRO

O MAIOR ESTABELECIMENTO DE CRÉDITO DO PAIS

CAPITAL: Cr$ 100.000.000,00 — RESERVAS: Cr$ 2.577.815.320,30

AGÊNCIAS:

ACRE — Cruzeiro do Sul, Rio Branco.

ALAGOAS — Assembléia (ex-Viçosa), Maceió, Palmeira dos Índios, Penedo, União dos Palmares (ex-União).

AMAPÁ — Macapá.

AMAZONAS — Manáus.

BAHIA — Alagoinhas, Amargosa, Barra, Barreiras, Caiteté, Canavieiras, Feira de Sant'Ana. Ilhéus, Itabuna, Jacobina, Jiquié, Juázeiro, Lençóis, Mundo Novo, Nazaré, Salvador, Santo Amaro, São Félix, Senhor do Bomfim (ex-Bonfim), Serrinha, Ubaitaba (ex-Itapira), Vitória da Conquista (ex-Conquista).

CEARÁ — Aracati, Camocim, Crateús, Crato, Fortaleza, Iguatu, Quixadá, Senador Pompeu, Sobral.

ESPÍRITO SANTO — Alegre, Cachoeiro do Itapemirim, Colatina, Mimoso do Sul (ex-João Pessoa), Santa Teresa, São Mateus, Vitória.

GOIÁS — Buriti Alegre, Goiânia, Goiás, Ipameri, Rio Verde.

GUAPORÉ — Pôrto Velho.

MARANHÃO — Caxias, Codó, Pedreiras, São Luís.

MATO GROSSO — Aquidauana, Bela Vista, Cáceres, Campo Grande, Corumbá, Cuiabá, Quiratinga (ex-Lajeado), Maracaju, Ponta Porã, Três Lagoas.

MINAS GERAIS — Almorés, Alfenas, Araguari, Arassuaí, Araxá, Barbacena, Belo Horizonte, Bicas, Boa Esperança, Campo Belo, Carangola, Caratinga, Carlos Chagas, Cataguazes, Curvelo, Dores do Indaiá, Formiga, Governador Valadares, Guaxupé, Ituiutaba, Juiz de Fora, Montes Claros, Ouro Fino, Passos, Patos de Minas, Patrocínio, Pedra Azul (ex-Fortaleza), Pirapora, Ponte Nova, São João del Rei, Teófilo Otôni, Três Corações, Ubá, Uberaba, Uberlândia, Varginha.

PARÁ — Belém, Bragança, Igarapé Açu, Óbidos, Santarém.

PARAÍBA — Cajazeiras, Campina Grande, Guarabira, João Pessoa, Monteiro, Patos, Tabaiana (ex-Itabaiana).

PARANÁ — Cornélio Procópio, Curitiba, Foz de Iguaçu, Irati, Jacarèzinho, Londrina, Paranaguá, Ponta Grossa, União da Vitória.

PERNAMBUCO — Arcoverde (ex-Rio Branco), Caruaru, Garanhuns, Goiana, Limoeiro, Palmares, Recife, Serra Talhada, Vitória de Santo Antão (ex-Vitória).

PIAUÍ — Campo Maior, Floriano, Luzilândia (ex-Pôrto Alegre), Parnaíba, Picos, Piracuruca, Piripiri, Teresina, União.

RIO BRANCO — Boa Vista.

RIO DE JANEIRO — Barra do Piraí, Bom Jesus do Itabapoana, Cabo Frio, Campos, Cantagalo, Itaperuna, Macaé, Niterói, Nova Iguaçu, Petrópolis, Resende, Volta Redonda.

RIO GRANDE DO NORTE — Açu, Caicó, Mossoró, Natal.

RIO GRANDE DO SUL — Alegrete, Bagé, Bento Gonçalves, Cachoeira do Sul (ex-Cachoeira), Camaquã, Caxias do Sul (ex-Caxias), Cruz Alta, Dom Pedrito, Erechim (ex-José Bonifácio), Itaqui, Jaguarão, Lajeado, Livramento, Passo Fundo, Pelotas, Pôrto Alegre, Quaraí, Rio Grande, Santa Cruz do Sul (ex-Santa Cruz), Santa Maria, Santa Vitória do Palmar, Santo Ângelo, São Borja, São Gabriel, São Leopoldo, Tapes, Uruguaiana, Vacaria.

SANTA CATARINA — Blumenau, Florianópolis, Joaçaba (ex-Cruzeiro), Joinvile, Mafra, Tubarão e Rio do Sul.

SÃO PAULO — Andradina, Araçatuba, Araguaçu (ex-Paraguaçu), Araraquara, Assis, Avaré, Bariri, Barretos, Bauru, Bebedouro, Botucatu, Bragança Paulista (ex-Bragança), Cafelândia, Campinas, Catanduva, Chavantes, Duartina, Franca, Itapetininga, Itapira, Ituverava, Jaboticabal, Jau, Limeira, Lins, Lucélia, Marília, Matão, Mirassol, Mogi das Cruzes, Monte Aprazível, Nova Granada, Novo Horizonte, Olímpia, Orlândia, Pederneiras, Piracicaba, Piraju, Pirajuí, Pirassununga, Presidente Prudente, Promissão, Pancharia, Ribeirão Bonito, Ribeirão Prêto, Rio Claro, Santa Cruz do Rio Pardo, Santo Anastácio, Santo André, Santos, São José da Boa Vista, São José do Rio Pardo, São José dos Campos, São Paulo, Sorocaba, Taquaritinga, Taubaté, Tupã, Valparaíso e Votuporanga.

SERGIPE — Aracaju, Capela, Estância, Propriá, Simão Dias (ex-Anápolis) e Itabaiana.

NO EXTERIOR

PARAGUAI — Assunção.

URUGUAI — Montevidéu.

Mantém correspondentes nas principais praças do mundo

TAXAS DE DEPÓSITOS

DEPÓSITOS SEM LIMITE	2% a/a
DEPÓSITOS POPULARES	
Limite de Cr$ 10.000,00	4 1/2% "
DEPÓSITOS LIMITADOS	
Limite de Cr$ 50.000,00	4% "
Limite de Cr$ 100.000,00	3% "
DEPÓSITOS A PRAZO FIXO	
Por 6 meses	4% "
Por 12 "	5% "
COM RETIRADA MENSAL DE JUROS	
Por 6 meses	3 1/2% "
Por 12 "	4 1/2% "
DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO	
30 dias	3 1/2% "
60 dias	4% "
90 dias	4 1/2% "
LETRAS A PRÊMIO (sêlo proporcional)	

Condições idênticas às de depósitos a prazo fixo.

O Banco faz tôdas as operações do seu ramo — descontos, empréstimos em conta corrente, cobranças, transferências, etc., e mantém filiais ou correspondentes nas principais cidades do país ou do exterior, possuindo no Distrito Federal, além da Agência Central, à rua 1.º de Março n.º 66, mais as seguintes: BANDEIRA, Rua Mariz e Barros, 44 — BOTAFOGO, Rua Voluntários da Pátria, 449 — CAMPO GRANDE, Rua Campo Grande, n.º 162 — COPACABANA (em instalação), Avenida Nossa Senhora de Copacabana, n.º 1.292 — GLÓRIA, Rua do Catete, 238 — MADUREIRA, Rua Carvalho de Souza, n.º 299 — MÉIER, Avenida Amaro Cavalcanti, n.º 95 — RAMOS, Rua Leopoldina Rego, n.º 78 — A SAÚDE, Rua do Livramento, n.º 63 — TIRADENTES, Rua Visconde do Rio Branco, n.º 52 — SÃO CRISTÓVÃO, Rua Figueira de Melo, n.º 360 (esquina da Rua São Cristóvão) — TIJUCA, Rua Desembargador Isidro, 4 — e VILA ISABEL, Avenida 28 de Setembro, n.º 412.

BANCOS & MOEDAS

A Situação Cambial da Argentina

NUMA longa correspondência o "Manchester Guardian" examina a posição cambial da Argentina, dizendo mesmo que ela está se tornando crítica. Devido às excessivas importações provenientes dos EE. UU., à drástica repatriação de dívidas em moedas fortes e aos efeitos da inflação interna, as reservas de ouro da Argentina estão decrescendo ràpidamente.

As dificuldades da Grã-Bretanha nas negociações com a Argentina são do conhecimento de todos. Em fevereiro foi a questão da troca das ferrovias por gêneros alimentícios. Até março, quando termina o Acôrdo dos Andes, o produto da venda das estradas de ferro estará esgotado.

Por outro lado a Argentina tem suas dificuldades internas. Verificou-se igualmente naquele país uma espiral de preços e salários.

O índice do comércio varejista (100 *em* 1939) *subiu de* 209% *em* 1946, *para* 261% *em* 1947, *e* 327% *em abril de* 1948. *O índice dos salários subiu de* 160% *em* 1946 *para* 279% *em janeiro de* 1948.

A fuga do pêso é refletida na grande alta nos preços dos valores imobiliários, no comércio de moedas de ouro e outras divisas e na fuga de capital para o Uruguai. Naturalmente, o comércio exterior da Argentina foi afetado. As exportações industriais declinaram, enquanto que as importações aumentaram. Agravando as dificuldades internas encontramos o problema das reservas cambiais. As reservas em ouro e divisas caíram de 5.780 milhões de pesos em 1946, para 2.709,9 milhões, em meados de julho de 1948.

As esperanças da Argentina de que as compras no estrangeiro pelos países abrangidos no Programa Marshall de auxílio acarretariam um novo influxo de dólares para contrabalançar o *deficit* na balança comercial argentina, não se realizaram. Esperam-se para breve limitadas compras dessa natureza, porém sem grande auxílio dessa fonte, a posição cambial Argentina está se tornando cada vez mais difícil.

As drásticas restrições às importações em dólares deverão entravar o progresso do plano quinquenal. As importações de maquinárias e veículos, de janeiro a maio de 1948, foram 117% acima das do ano passado. As importações de metais e combustíveis aumentaram da mesma forma, e serão envidados grandes esforços no sentido de manter êste nível. Daí as tentativas que estão sendo feitas para descobrir novas fontes de suprimentos na Europa Oriental, porém, como essas não são fontes habituais de abastecimento, a Argentina não pode depender inteiramente das mesmas.

Além dos saldos em dólares, os saldos em esterlinos constituem a maior parte dos haveres da Argentina em divisas, e os saldos em esterlino não aumentarão provavelmente o resto de 1948, em virtude do Acôrdo dos Andes. Quando expirar o acôrdo monetário, entretanto, o comércio continuará fortemente a favor da Argentina. Como poderá então a Grã-Bretanha pagar as suas importações?

A Grã-Bretanha gostaria de combater o saldo desfavorável de sua balança comercial pelo aumento das exportações de artigos manufaturados "não essenciais". A Argentina já trilhou meio caminho nesse sentido, embora permaneçam ainda as dificuldades na obtenção de licenças de importação. Antecipam-se árduas negociações; o Sr. Miranda tem-se mostrado negociador intransigente no passado: a sua capacidade será duramente posta à prova.

♦

O BANCO INTERNACIONAL

O RELATÓRIO que o Presidente do Banco Internacional de Reconstrução e Fomento, John McCloy, apresentará à apreciação da Junta de Governadores desta instituição, nos últimos dias do mês de setembro, compreendendo o ano fiscal terminado em 30 de junho de 1948, encerra uma série de informações muito interessantes. Diz, porém, o documento, que o Banco concedeu durante o ano os primeiros empréstimos a emprêsas privadas e fêz uso, pela primeira vez, de suas faculdades para garantir fundos emprestados por terceiros; estas operações consistem em créditos a quatro grandes companhias de navegação holandesas, garantidas por hipotecas sôbre navios, obtendo-se a colocação da maior parte dos títulos representativos do empréstimo entre um grupo de bancos privados dos Estados Unidos, com a garantia do Banco Internacional.

O total dos empréstimos outorgados pelo Banco é o seguinte: 250 milhões de dólares à França e 195 milhões à Holanda, durante o período compreendido pelo Segundo Informe Anual, isto é, o anterior; durante o período a que se refere o Terceiro Informe, que é aquêle de que estamos tratando, o movimento foi o seguinte: 40 milhões à Dinamarca, 12 milhões ao Luxemburgo, 16 milhões em dois créditos a organismos do Govêrno do Chile, com garantia ambos do próprio Govêrno, e 12 milhões por meio de seis créditos a quatro companhias de navegação holandesas. No total, os empréstimos se levam a 525 milhões de dólares.

As somas provenientes de empréstimos do Banco têm sido empregadas especialmente na realização de grandes programas de reconstrução, mediante o fornecimento de artigos essenciais, tais como maquinaria e equipamentos industriais e agrícolas, equipamentos para sistemas de transportes, fundições de aço, etc., bem como matérias primas básicas. Conquanto a maior parte dos empréstimos financiados pelo Banco tenha sido utilizada nos Estados Unidos, também foram gastas somas consideráveis em outros países. Dos 470,1 milhões de dólares desembolsados pelo Banco até 30 de junho de 1948, 356,4 milhões foram gastos nos Estados Unidos; 50 milhões, na América Latina; Canadá, 12,5 milhões; Europa, 47,7 milhões, e na África e Próximo e Longínquo Oriente, 3,5 milhões de dólares.

As operações do exercício financeiro recentemente concluído deixaram um "superavit" de 4 milhões de dólares; como havia um prejuízo de 1 milhão, remanescente do exercício anterior, restou por conseguinte um saldo líquido de 3 milhões, mais ou menos.

♦

AS MOEDAS DO BRASIL

ATUALMENTE, em nosso país, circulam moedas de bronze e alumínio, com ligas de 90 por cento de cobre, 2 por cento de zinco e 8 por cento de alumínio. A liga é preparada por firmas nacionais e as moedas são cunhadas na Casa da Moeda, no Rio de Janeiro.

A fim de suprir a falta de moeda divisionária que sofremos outrora e sobretudo durante a Segunda Grande Guerra Mundial, a produção tem atingido a várias centenas de milhares de moedas.

O emprêgo de bronze e alumínio, por exemplo, pode ser considerado como medida de emergência, em consequência da escassez de níquel durante a última guerra, em substituição à liga de 75 por cento de cobre e 25 por cento de níquel usada anteriormente.

A liga de cuproníquel é empregada por 89 países, no trabalho de cunhagem monetária. O emprêgo do níquel puro, entretanto, é adotado por 39 países, para a emissão de moedas de valor mais elevado.

INFLAÇÃO DE CRÉDITO NOS ESTADOS UNIDOS

O FEDERAL Reserve Board, procurando manter a inflação do crédito bancário, acaba de elevar as reservas dos bancos que dêle participam de cêrca de $1,9 bilhão. Todos os bancos serão obrigados a depositar no Federal Reserve System 2 por cento dos depósitos à vista, ou conta de cheques, 1 e 1/2 por cento de seus fundos em depósitos a prazo. Acredita-se que o $1,9 bilhão que será acrescentado às reservas terá o efeito de reduzir o crédito potencial de $12 bilhões. Estima-se que os bancos emprestam hoje $6 na base de cada $1 que possuem em depósito.

DESVALORIZADO O PÊSO URUGUAIO

DESDE algum tempo que vinha se falando na possibilidade de o Uruguai promover a desvalorização de sua moeda. A 20 do mês corrente, o Banco Nacional anunciou novas taxas cambiais no mercado livre, representando esta, já, a segunda desvalorização levada a têrmo num mês.

O dólar foi então cotado a 3,21 pesos, em comparação com 2,21 fixado em 6 de setembro e 1,89 antes daquela data. A medida é uma consequência do desequilíbrio da balança de pagamentos da nação platina e o processo segue de perto o realizado por outros países nestes últimos meses.

O Uruguai é um dos países que ainda não definiram o valor de sua moeda perante o Fundo Monetário Internacional.

Empréstimo Mineiro de Consolidação

"Série C"—Lei n.º 192, de 10 de Setembro de 1947

RELAÇÃO DAS APÓLICES PREMIADAS

NO SORTEIO DE 31 DE AGÔSTO DE 1948

CR$	300.000,00	2.982.003
CR$	50.000,00	2.114.270
CR$	50.000,00	2.984.361
CR$	20.000,00	2.019.391
CR$	20.000,00	2.431.164
CR$	20.000,00	2.501.336

PRÊMIOS DE DEZ MIL CRUZEIROS

2.399.607 2.402.802 2.403.555 2.432.900 2.507.416 2.846.35

PRÊMIOS DE CINCO MIL CRUZEIROS

2.064.357 2.231.211 2.290.744 2.401.752 2.516.200 2.553.18
2.660.186 2.755.750 2.817.272 2.915.317

PRÊMIOS DE DOIS MIL CRUZEIROS

2.002.803 2.523.663 2.746.314 2.825.555 2.139.890
2.540.043 2.749.089 2.829.842 2.318.564 2.546.664
2.794.611 2.837.532 2.486.062 2.576.305 2.814.231

PRÊMIOS DE MIL CRUZEIROS

2.011.503	2.159.226	2.298.256	2.580.352	2.758.264	2.883.102
2.013.467	2.160.078	2.298.718	2.585.233	2.751.998	2.915.796
2.017.096	2.168.621	2.378.422	2.599.592	2.753.254	2.918.387
2.026.857	2.186.992	2.385.242	2.600.545	2.761.153	2.920.903
2.087.642	2.209.434	2.391.102	2.609.829	2.761.900	2.922.523
2.088.729	2.212.167	2.410.484	2.615.256	2.777.963	2.935.524
2.115.263	2.217.903	2.430.769	2.620.455	2.781.665	2.939.191
2.116.218	2.227.009	2.451.299	2.624.026	2.790.224	2.943.612
2.118.669	2.232.139	2.453.805	2.629.492	2.806.641	2.946.724
2.118.908	2.237.226	2.487.499	2.636.468	2.808.370	2.954.092
2.122.337	2.238.662	2.505.481	2.647.258	2.850.813	2.936.255
2.123.343	2.252.052	2.522.689	2.666.272	2.856.724	2.961.111
2.123.607	2.254.272	2.541.767	2.691.868	2.863.025	2.964.510
2.129.207	2.254.870	2.551.359	2.699.361	2.868.071	2.967.960
2.134.494	2.268.154	2.551.801	2.703.814	2.870.994	2.992.626
2.155.804	2.289.442	2.552.352	2.711.391	2.872.361	—
2.157.216	2.290.071	2.553.406	2.719.402	2.873.288	—

SECRETARIA DAS FINANÇAS, 31 DE AGÔSTO DE 1948. BENEDITO TERTULIANO — CHEFE DA 1.ª SECÇÃO. VISTO, F. MARTINS, SUPERINTENDENTE DO DEPARTAMENTO DA DESPESA VARIÁVEL.

NOTA: A lista dos números sorteados para o resgate, ao par, será distribuída pelo Departamento da Despesa Variável, na Secretaria das Finanças, Departamento da Fazenda de Minas Gerais, no Rio de Janeiro.

ELEVAÇÃO DE TAXAS

O FEDERAL Reserve Bank de Filadélfia elevou a sua taxa de redesconto a 1 1/2 por cento, entrando a medida em execução a partir de 25 de agôsto. A taxa anterior era de 1 1/4 por cento.

Por sua vez o National City Bank, de Nova York, a partir de 16 de agôsto, elevou suas taxas de juros sôbre empréstimos aos corretores e operadores, garantidos por títulos do govêrno e outros tipos de títulos. Sob o novo plano a taxa dos empréstimos aos corretores e operadores a curto prazo será de 1 1/4 por cento, contra 1 1/8 por cento anteriormente. Os empréstimos a longo prazo, garantidos por títulos do govêrno, vencerão juros de 1 1/2 por cento, contra 1 1/4 por cento anteriormente. Os empréstimos a longo prazo garantidos por outras emissões que não as do govêrno, pagarão os mesmos juros que atualmente, de 1 1/2 por cento, enquanto a taxa do banco para "call money", de 1 1/2 por cento, permanecerá inalterada.

VALORIZADA A LIBRA NEO-ZEELANDESA

A NOVA Zelândia valorizou sua moeda, elevando-a à paridade da libra esterlina britânica, criando com esta medida uma firmeza adicional à posição do esterlino. A partir de 19 de agôsto próximo findo, as taxas cambiais para 100 libras esterlinas foram alteradas para 100 libras da Nova Zelândia, compra, e 101, venda. As taxas anteriores eram, respectivamente, de 124 e 125.

A valorização atingiu, portanto, um nível de 25 por cento, tendo sido feita inesperadamente, sendo esta a primeira valorização que se verifica desde a infeliz valorização do Canadá e da Suécia no verão de 1946. Há agora grande expectativa em tôrno da reação australiana.

Simultaneamente o Ministro das Finanças da Nova Zelândia anunciou a taxa de 12sh6d. por onça de ouro, com o fim de encorajar a produção do metal. De futuro, o Banco de Reserva da Nova Zelândia comprará todo o ouro produzido no Domínio.

A PRODUÇÃO DE OURO NA AMÉRICA LATINA

A JUNTA da Reserva Federal, dos Estados Unidos, vem de divulgar uma série de informações interessantes, sôbre a produção de ouro na América Latina, das quais reproduzimos algumas.

Em 1947, o México produziu ouro equivalente a 16.250.000 dólares, à razão de

35 dólares a onça. Em janeiro dêste ano, a produção alcançou 658.000 dólares e em fevereiro, 1.367.000. A Colômbia, ... 13.406.000 em 1947 e 809.000 em março. O Chile, 5.907.000 em 1947, 1.124.000 em janeiro, 1.303.000 em fevereiro e 369.000 em janeiro, 288.000 em fevereiro e 474.000 em março. As exportações de ouro da Nicarágua elevaram-se a 90 por cento da sua produção em 1947, que totalizou 7.403.000 dólares; em janeiro dêste ano 648.000, em fevereiro 682.000, em março 634.000, em abril 652 e em maio 611.000 dólares.

As estatísticas a respeito do ouro nos bancos centrais ou nos submetidos à Junta da Reserva Federal situam o Brasil, Cuba e Venezuela com quantidades maiores do que as da Argentina, que até os últimos meses de 1947 ocupavam o primeiro lugar entre as das repúblicas latino-americanas.

A Junta diz que as reservas de ouro do Brasil, em maio de 1948, ascendiam a 354 milhões de dólares; as de Cuba, em abril, a 279 milhões; as da Venezuela em maio, a 263 e as da Argentina, também em maio, a 274 milhões. Em dezembro de 1945, a Argentina possuía um bilhão 197 milhões de dólares em ouro.

A respeito da Argentina, as estatísticas esclarecem que se trata "de cálculo do valor em dólares derivado da conversibilidade em ouro, naquele país, de quantias até 1.224.400.000 pesos, ao tipo 3,0365 pesos argentinos por dólar norte-americano".

Outros países com quantidades apreciáveis de ouro nos bancos centrais ou no Tesouro dos Estados Unidos, são: Colômbia — em abril dêste ano, 81 milhões de dólares; Chile, em maio, 46 milhões; México, em junho, 46.000.000; Peru, em março, 20 milhões, e Uruguai, em abril, 20 milhões.

As reservas de ouro dos Estados Unidos, em junho, eram de 23.352.000.000 de dólares contra 22.754.000.000 em julho do ano passado, e 20.065 em novembro de 1945.

A Junta da Reserva relaciona também as exportações e importações líquidas (a diferença entre as exportações e as importações) e as reservas-ouro. Em 1947, os Estados Unidos tiveram exportações líquidas para a Argentina no valor de 335 milhões de dólares; para o México, de 7.110.000 dólares. Em maio último, as exportações líquidas dos Estados Unidos para os países latino-americanos, excluindo a Argentina e o México, foram de 24.920.000 dólares.

Banco Cruzeiro do Sul de São Paulo S. A.

Capital: Cr$ 30.000.000,00 — Reservas: Cr$ 16.848.606,30

Capital Realizado: Cr$ 20.000.000,00 — Aumento de Capital: Cr$ 10.000.000,00

Operações iniciadas em 1.º de Outubro de 1943 — Carta Patente N.º 3.043 de 15/9/1943

MATRIZ: Rua da Quitanda, 144 — Enderêço Telegráfico: "Bancruze" — S. Paulo.

FILIAL DO RIO DE JANEIRO: Rua da Candelária, 4

BALANÇO REALIZADO EM 31 DE AGÔSTO DE 1948

Compreendendo as operações da Matriz, da Filial do Rio de Janeiro e das Agências de: Avaré, Central (S. Paulo), Cerqueira César, Conchas, Fartura, Franca, Gália, Garça, Herculândia, Ipauçu, Ipiranga (S. Paulo), Leme, Miguelópolis, Mogi das Cruzes, Patrocínio do Sapucaí, Penha (S. Paulo), Pirajuí, Pompéia, Presidente Bernardes, Quintana, Rancharia, Santo Amaro (S. Paulo) e Santos.

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONÍVEL			
Caixa			
Em moeda corrente		31.153.268,50	
Em depósito no Banco do Brasil S. A.		82.023.622,60	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		7.348.797,10	
Em outras espécies		125.089,60	120.650.777,80
REALIZÁVEL			
Letras do Tesouro Nacional		149.175,00	
Empréstimos em C/correntes	186.832.235,60		
Títulos descontados	289.775.346,70		
Agências no país	61.090.245,50		
Correspondentes no país	27.989.072,20		
Capital a realizar	4.859.400,00		
Outros créditos	3.850.502,10	565.396.802,10	
Imóveis		2.879.914,40	
Títulos e valores mobiliários:			
Obrigações de guerra depositadas no Banco do Brasil S/A., no valor nominal de Cr$ 7.316.000,00, à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		5.424.426,20	573.350.317,70
IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		1.008.986,80	
Móveis e utensílios		5.176.308,70	
Material de expediente		1.581.481,60	
Instalações		2.573.691,60	10.340.468,70
RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos		2.462.797,80	
Impostos		295.574,10	
Despesas gerais e outras contas		2.431.495,00	5.000.886,30
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		67.000.775,40	
Valores em custódia		16.218.409,00	
Títulos a receber de c/alheia		246.131.850,10	329.351.034,50
TOTAL			**1.038.792.465,60**

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
NÃO EXIGÍVEL			
Capital	20.000.000,00		
Aumento de capital	10.000.000,00	30.000.000,00	
Fundo de reserva legal		1.091.000,00	
Fundo de previsão		4.684.180,00	
Fundo de reserva especial		11.073.426,30	46.848.606,20
EXIGÍVEL			
Depósitos:			
À vista e a curto prazo:			
De Poderes Públicos	649.945,80		
Em c/c sem limite	339.781.947,20		
Em c/c limitadas	50.751.477,70		
Em c/c populares	3.697.252,10		
Em c/c sem juros	12.873.894,40		
Em c/c de aviso	25.640.530,10		
Outros depósitos	2.046.038,70	435.441.086,00	
A prazo:			
A prazo fixo		101.232.568,00	
SUB-SOMA		536.673.654,00	
Outras responsabilidades:			
Agências no país	68.912.258,00		
Correspondentes no país	46.349.880,60		
Ordens de pagamentos e outros créditos	446.240,70		
Dividendos a pagar	182.730,90	110.891.110,20	647.564.764,20
RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados e outras contas			15.023.060,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia em custódia		83.219.184,40	
Depositantes de títulos em cobrança no país		246.131.850,10	329.351.024,50
TOTAL			**1.038.792.465,60**

São Paulo, 2 de setembro de 1948. — Dr. Ricardo Jafet, Presidente — Gladston Jafet, Vice-Presidente. — C. D'Agostino, Superintendente. — Antônio Alfredo D'Agostino, Gerente. — Jordão Mendes da Silveira Júnior, Contador.

BANCO MERCANTIL DE SÃO PAULO S. A.

FUNDADO EM 1938 — End. Telegr: "MERCAPAULO"

CAPITAL REALIZADO — 60.000.000,00 — RESERVAS — 38.000.000,00 — LUCRO NÃO DISTRIBUÍDO — 2.113.339,80

BALANÇO EM 30 DE JUNHO DE 1948

(COMPREENDENDO MATRIZ, FILIAIS E AGÊNCIAS)

MATRIZ

SÃO PAULO

Rua Álvares Penteado, 165

Caixa Postal n.º 4077

AGÊNCIAS

Americana, Araras, Atibaia, Barirí, Bernardino de Campos, Cambará, Campinas, Campos do Jordão, Capivarí, Chavantes, Cornélio Procópio, Garça, Guararapes, Guaxupé, Ibitinga, Indaiatuba, Itajobí, Itapéva, Itú, Leme, Limeira, Lins, Londrina, Marília, Mogí-Guaçu Novo Horizonte, Olímpia, Ourinhos Palmital, Pindamonhangaba, Pirajuí, Piratininga, Porto Feliz, Quintana, Ribeirão Prêto, Rio Claro, Salto, Santa Cruz do Rio Pardo, Santo Amaro, (São Paulo), São João da Boa Vista, Sertãozinho, Sorocaba, Vera Cruz. 24 de Maio, Pinheiros

FILIAIS

CURITIBA
Rua Dr. Muricy, 653

RIO DE JANEIRO
Av. Graça Aranha, 182-B

SANTOS
Rua 15 de Novembro, 132

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
CAIXA			
Em moeda corrente		69.706.762,30	
Em depósito no Banco do Brasil		92.720.184,90	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		10.532.836,10	
Em outras espécies		28.711.377,10	201.671.160,40
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tezouro Nacional		17.650.000,00	
Empréstimos em c/corrente	125.021.237,90		
Títulos descontados	588.124.903,90		
Agências no País	163.281.269,80		
Correspondentes no País	14.705.579,10		
Correspondentes no esterior	22.024.110,80		
Outros valores em moeda estrangeira	15.352.406,30		
Outros créditos	9.024.273,30	937.533.781,10	
Imóveis		75.537,30	
Títulos e valores mobiliários:			
Obrigações Federais — dep. no Banco do Brasil — à ordem da superintendência da Moeda e do Crédito	10.532.600,00		
Apólices e Obrig. Federais	17.631.668,40		
Ações e Debentures	4.320.197,80	32.484.466,20	
Outros valores		926.821,00	988.670.605,60
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco	24.191.463,00		
Móveis e utensílios	2.991.922,10		
Material de expediente	816.123,60		
Instalações	3.007.049,20		31.006.557,90
D — RESULTADOS PENDENTES			
Impostos	434.707,90		
Despesas Gerais	197.192,70		631.900,60
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		421.860.319,00	
Valores em custódia		107.920.420,50	
Títulos a receber de c/alheia		354.677.276,30	
Outras contas		550.073,00	885.008.088,80
			2.106.988.313,30

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital			60.000.000,00
Fundo de reserva legal			12.000.000,00
Fundo de Previsão			23.000.000,00
Outras reservas			3.000.000,00 98.000.000,00
G — EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS			
À vista e a curto prazo:			
De poderes públicos	4.143.290,10		
De autarquias	3.201.649,40		
Em c/corrente sem limite	379.683.481,30		
Em c/correntes limitadas	166.283.638,00		
Em c/correntes sem juros	63.828.424,70		
Em c/correntes de aviso	18.392.798,60		
Outros depósitos	13.416.226,50	648.949.508,60	
A prazo:			
De diversos:			
A prazo fixo	135.442.961,50		
De aviso prévio	11.487.012,30	146.929.973,80	
		795.879.482,40	
OUTRAS RESPONSABILIDADES			
Agências no país	187.454.999,30		
Correspondentes no país	48.271.799,90		
Correspondentes no exterior	15.819.038,00		
Ordens de pagamentos e outros créditos	57.769.980,60		
Dividendos a pagar	3.699.654,00	313.015.471,80	1.108.894.954,20
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			15.080.270,30
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		529.780.739,50	
DEPOSITANTES DE TITULOS EM COBRANÇA			
Do país	249.466.555,50		
Do exterior	60.210.720,80	354.677.276,30	
Outras contas		550.073,00	885.008.088,80
			2.106.988.313,30

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "LUCROS E PERDAS" EM 30 DE JUNHO DE 1948

DÉBITO

	Cr$	Cr$
Despesas gerais:		
Honorários do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal	227.800,00	
Ordenados do Pessoal e gratificações	10.510.611,60	
Contribuição do Banco para o Instituto de Aposentadoria e Pensão dos Bancários	595.454,30	
Despesas Diversas	2.425.202,90	13.759.068,80
Impostos		2.066.341,50
Juros pagos e creditados		12.476.357,90
Abatimentos nas contas de móveis e utensílios, objetos de escritório e despesas de instalação	1.164.823,40	
Abatimento na conta de títulos e valores mobiliários	1.000.000,00	2.164.823,40
Perdas diversas		
Prejuizos verificados		775.609,70
Reservas e fundos especiais		
Creditado a fundo de previsão		6.000.000,00
Provisão para bonificação aos acionistas e gratificações aos funcionários por ocasião do 10.º aniversário do Banco		1.000.000,00
17.º dividendo de 12 % ao ano, ou sejam, Cr$ 12,000 por ação		3.600.000,00
Porcentagens:		
Ao conselho de administração (art. 17, § 2.º dos estatutos)	358.185,80	
Ao pessoal do Banco (art. 25 dos estatutos)	358.185,80	716.371,60
Saldo que passa para o exercício seguinte		2.113.339,80
		44.671.912,70

CRÉDITO

	Cr$	Cr$
Saldo não distribuídos dos lucros anteriores		1.490.184,20
PRODUTOS DE OPERAÇÕES SOCIAIS:		
Descontos, deduzidos os que passam para o semestre seguinte	22.443.623,50	
Juros	7.217.317,50	
Comissões	6.301.267,40	
Carteira de câmbio	2.143.838,50	
Cofres de aluguel	13.343,70	
Recuperações de débitos lançados em lucros e perdas	78.401,10	38.197.791,70
Lucros diversos		4.983.936,80
		44.671.912,70

SÃO PAULO, 3 DE JULHO DE 1948 — (a) J. J. CARDOSO DE MELLO NETO, Presidente. (a) GASTÃO VIDIGAL, Superintendente.: (a) MARCIO DA COSTA BUENO, Diretor-Secretário. — (a) ANTONIO AIMORÉ PEREIRA LIMA, (a) ERNESTO DIAS DE CASTRO, (a) FABIO DA SILVA PRADO, (a) LAURO CARDOSO DE ALMEIDA — Membros do Conselho de Administração. (a) DECIO R. DA FONSECA, Gerente Geral. (a) JAVERT VIEIRA DA SILVA, Contador, (C. R. C. 5.108 — NOTA: Deixa de assinar o SR. DR. OLAVO EGYDIO DE SOUSA ARANHA, por se achar ausente do País.

Banco de Crédito da Borracha S. A.

Balanço em 30 de Junho de 1948

(Compreendendo Matriz e Agências)

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
Caixa			
Em moeda corrente		2 143.430,50	
Em depósito no Banco do Brasil		28.298.082,60	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		2.271.606,70	32.713.119,80
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tesouro Nacional		2.000,00	
Empréstimo em C/corrente	58.895.953,40		
Empréstimos Hipotecários	3.210.288,70		
Títulos Descontados	18.832.451,20		
Letras a receber de c/própria	7.852.254,70		
Agências no País	286.813.337,60		
Outros créditos	280.720.136,70	656.324.422,30	
Imóveis		224.900,00	
Títulos e Valores Mobiliários:			
Ações e Debêntures		216.000,00	656.767.322,30
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		7.236.215,00	
Móveis e Utensílios		4.056.944,40	
Material de Expediente		837.435,40	12.130.595,80
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		52.135.613,90	
Valores em custódia		80.611.858,70	
Títulos a receber de C/Alheia		27.664.480,10	
Outras contas		329.591.478,80	490.003.431,50
NOTA — Na verba "outros créditos" está incluido o valor da borracha adquirida e em estoque Cr$ 250.243.976,40			
			1.191.614.469,40

PASSIVO

F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital		150.000.000,00	
Fundo de Reserva Legal		6.808.359,20	
Fundo de Previsão		24.793.478,30	
Outras reservas		58.298.394,50	239.900.232,00
G — EXIGÍVEL			
Depósitos:			
à vista e a curto prazo			
de Poderes Públicos	57.782.043,40		
de Autarquias	10.514,10		
em c/c sem limite	5.336.548,30		
em c/c limitadas	501.837,20		
em c/c populares	2.133.253,40		
em c/c sem juros	5.512.397,40		
em c/c de aviso	13.909,90	71.290.503,70	
a prazo			
de Poderes Públicos	30.000,00		
de diversos:			
a prazo fixo	14.520.967,90		
de aviso prévio	30.204,50	14.581.172,40	
		85.871.676,10	
Outras responsabilidades			
Obrigações diversas	47.723.303,40		
Agências no País	276.971.980,00		
Correspondentes no País	33.649,30		
Ordens de pagamentos e outros créditos	27.023.232,50		
Dividendos a pagar	14.388.210,00	366.140.375,20	452.012.051,30
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			9.698.754,60
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		132.747.472,60	
Depositantes de títulos em cobrança no País		27.664.480,10	
Outras contas		329.591.478,80	490.003.431,50
			1.191.614.469,40

Demonstração da Conta "Lucros e Perdas" em 30 de Junho de 1948

DÉBITO

JUROS abonados a depositantes e outras despesas de juros		364.991,10
DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO		
Honorários da Diretoria; vencimentos e gratificações dos funcionários; alugueis de imóveis; material de escritórios; impostos; donativos; comissões e outras despesas gerais		11.085.831,90
Perdas diversas		203.223,70
Fundo de amortização de imóveis, móveis e utensílios		317.983,50
Distribuição do Lucro Líquido:		
Fundo de Reserva (5%)	358.727,90	
1.º dividendo à razão de 6% a. a.	4.500.000,00	
Fundo de Assistência aos Funcionários (art. 42 § 1.º dos estatutos)	71.745,60	
Fundo para Prejuízos Eventuais	2.244.084,00	7.174.557,50
		19.146.587,70

CRÉDITO

	Cr$
Lucro em borracha	14.172.405,70
Lucro em látex	488.598,10
Lucro em mercadorias	1.447.226,30
Rendas de juros e descontos	2.580.775,00
Rendas de comissões	283.785,80
Rendas diversas	173.796,80
	19.146.587,70

Belém, 30 de Junho de 1948

Otávio Augusto de Bastos Meira
Presidente

Guilherme de Menezes Vieira
Chefe do Dep. Geral de Contabilidade
e Fiscalização — Reg. n.º 33.987

BANCO DA LAVOURA DE MINAS GERAIS, S. A.

CARTA PATENTE N. 1.220 — FUNDADO EM 1925

Sede: BELO HORIZONTE — Rua Carijós, 237 — Caixa Postal, 144 — Filiais: RIO DE JANEIRO, Rua Buenos Aires, 90 — Caixa Postal, 1679 — São Paulo, Rua Boa Vista, 57/61 — Caixa Postal, 5.766

AGÊNCIAS — Alfenas, Andrelândia, Barão de Cocais, Barbacena, Bom Sucesso, Bragança Paulista (E. de S. Paulo), Cabo Verde, Campanha, Campos (E. do Rio), Campos Gerais, Carandaí, Conselheiro Lafaiete, Corinto, Cristina, Curitiba (E. do Paraná), Diamantina, Divinópolis, Goiânia (E. de Goiás), Governador Valadares, Guanhães, Itabira, Itabirito, Itaúna, João Ribeiro, Juiz de Fóra, Lima Duarte, Machado, Mariana, Monsanto, Monte Carmelo, Montes Claros, Niterói (E. do Rio), Nova Era, Nova Lima, Oliveira, Ouro Fino, Ouro Prêto, Pará de Minas, Paraiba do Sul (E. do Rio), Paraisópolis, Passos, Patos de Minas, Peçanha, Pedra Azul, Perdões, Pons. Alegre, Rezende (E. do Rio,) Salgará, Salvador (E. da Bahia), Santa Bárbara, Santa Rita do Sapucaí, Santos (E. de S. Paulo), Santos Dumont, São Gonçalo do Sapucaí, São Sebastião do Paraiso, Sêrro, Sete Lagoas, Silvianópolis, Três Corações, Três Pontas, Ubá, Uberaba, Uberlândia, Vitória (E. do Espírito Santo) e Volta Grande.

ESCRITÓRIOS — Alpinópolis, Alterosa, Apiaçá (E. do Espírito Santo) Arceburgo, Areado, Bom Jardim de Minas, Borda da Mata, Brasópolis, Brumadinho, Caeté, Campo do Meio, Carmo da Mata, Carmo do Cajurú, Cascalho Rico, Catadupas, Cláudio, Coronel Fabriciano, Divisa Nova, Dom Joaquim, Dôres de Campos, Ferros, Heliodora, Itaocara (E. do Rio), Itapecirica, Matias Barbosa, Moeda, Nova Ponte, Passa Tempo, Pedralva, Piranga, Pouso Alto, Recreio, Rio Piracicaba, Rio Vermelho, Sabinopólis, Santa Catarina (Sul de Minas), Santa Luzia, Santa Maria de Itabira, Santa Maria do Suassuí, Santo Antônio do Amparo, Santo Antônio do Monte, São Gonçalo do Pará, São João Evangelista e Teixeiras.

BALANÇO EM 30 DE JUNHO DE 1948

(COMPREENDENDO MATRIZ, FILIAIS E AGÊNCIAS)

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
Caixa			
Em moeda corrente		80.734.350,80	
Em depósito no Banco do Brasil		58.788.113,30	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		21.613.433,80	
Em outras espécies		17.308.772,90	178.444.670,80
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tezouro Nacional		3.777.000,00	
Empréstimos em c/corrente	432.429.402,90		
Empréstimos Hipotecários	25.593.080,60		
Títulos descontados	642.198.844,60		
Agências no País	402.071.514,40		
Correspondentes no País	16.200.202,80		
Capital a realizar	1.443.820,00		
Outros créditos	36.458.877,10	1.556.295.742,40	
Imóveis		11.948.394,20	
Títulos e valores mobiliários:			
Apólices e obrigações Federais, inclusive as do valor nominal de Cr$ 11.683.800,00 depositadas à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito	9.897.487,20		
Apólices Estaduais	123.731,00		
Apólices Municipais	15.700,00		
Ações e debêntures	3.883.860,00	13.920.778,20	1.585.941.914,80
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco	34.818.460,20		
Móveis e Utensílios	6.491.224,70		
Material de expediente	2.621.977,60		
Instalações	1.726.521,50		45.658.184,00
D — RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos	13.568.044,40		13.568.044,40
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		695.719.237,70	
Valores em custódia		137.125.098,30	
Títulos a receber de c/alheia		685.386.346,70	
Outras contas		11.683.800,00	1.530.514.482,70
			3.354.127.296,70

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital		60.000.000,00	
Fundo de reserva legal		13.400.000,00	
Fundo de Previsão		25.100.000,00	98.500.000,00
G — EXIGÍVEL			
Depósitos			
à vista e a curto prazo:			
de Poderes Públicos	9.249.880,70		
de Autarquias	5.508.844,10		
em C/C sem limite	86.134.251,10		
em C/C limitadas	155.801.321,20		
em C/C Populares	517.560.810,30		
em C/C sem juros	13.236.397,50		
Outros depósitos	17.412.645,40	804.904.150,30	
a prazo:			
de Poderes Públicos	1.070.000,00		
de Autarquias	50.000,00		
de diversos:			
a prazo fixo	415.711.343,70		
de aviso prévio	5.307.947,40	422.139.291,10	
		1.227.043.441,40	
Outras responsabilidades			
Agências no País	419.688.626,30		
Correspondentes no País	11.131.956,60		
Ordens de pagamentos e outros créditos	54 597.947,60		
Dividendos a pagar	4.551.877,40	489.970.407,90	1.717.013.849,30
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			8.098 964,70
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		833.444.336,00	
Depositantes de títulos em cobrança:			
do País		685.386.346,70	
Outra contas		11.683.800,00	1.530.514.482,70
			3.354.127.296,70

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE "LUCROS & PERDAS" EM 30 DE JUNHO DE 1948

REFERENTE AO 1.º SEMESTRE DE 1948

DÉBITO

	Cr$	Cr$
DESPESAS GERAIS		
Honorários da Diretoria, do Conselho Consultivo e do Conselho Fiscal, ordenados do pessoal, contribuição para o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários e Legião Brasileira de Assistência, livros, material, sêlos e gastos diversos		15.554.929,30
IMPOSTOS		
Pagos durante o semestre	577.690,60	
Impôsto de Renda do exercício	1.194.065,20	1.771.755,80
JUROS DE CRÉDITOS DE TERCEIROS		
Abonados no semestre		17.944.009,90
MÓVEIS E UTENSÍLIOS		
Depreciação nesta conta		328.990,80
PERCENTAGENS DA DIRETORIA E DO CONSELHO CONSULTIVO, E PERCENTAGENS E GRATIFICAÇÕES DO PESSOAL		
Abonados no semestre		5.201.407,80
CONTAS EM LIQUIDAÇÃO		
Amortização de débitos duvidosos		2.405.190,50
FUNDO DE RESERVA		
Transferidos para esta conta		850.000,00
FUNDO DE RESERVA ESPECIAL		
Reserva para garantia de dividendos e aumento de capital		2.150.000,00
DIVIDENDOS		
Pelo 35.º à razão de 15%, ao ano, relativo ao 1.º semestre 1948		4.386.748,60
		50.593.032,70

CRÉDITO

	Cr$
PRODUTO DAS OPERAÇÕES SOCIAIS CONCLUÍDAS NESTE SEMESTRE:	
Comissões, Descontos, Juros, Rendas Diversas	50.593.032,70
	50 593.032,70

(a) Clemente de Faria, Presidente

(a) Miguel Maurício da Rocha, Diretor

(a) Antonino Moura, Contador Registrado sob N.º 34.330

(a) Nelson Soares de Faria, Diretor

Banco do Comércio e Indústria de São Paulo, S. A.

FUNDADO EM 1889

SEDE: CAPITAL

CAPITAL	**Cr$ 100.000.000,00**	**Fundo de Reserva Legal**	**Cr$ 7.898.377,40**
Fundo de Reserva	**Cr$ 96.470.874,10**	**Lucros em Suspenso**	**Cr$ 13.068.710,10**

BALANÇO EM 30 DE JUNHO DE 1948

Compreendendo Matriz e Filiais de: Americana, Amparo, Araraquara, Baurú, Bebedouro, Birigui, Botucatú, Bragança Paulista, Cafelândia, Campinas, Catanduva, Jaboticabal, Londrina, Marília, Olímpia, Poços de Caldas, Presidente Prudente, Ribeirão Prêto, Rio Claro, Rio de Janeiro, Santos, São Carlos, São José do Rio Prêto, São Manuel, Tanabí, Taquaritinga, Tupã, Valparaiso e Escritório de Valinhos.

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
A — DISPONÍVEL			
CAIXA:			
Em moeda corrente		45.875.647,70	
Em depósito no Banco do Brasil		124.510.083,90	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		10.202.069,00	
Em outras espécies		5.542.613,80	186.130.414,40
B — REALIZÁVEL			
Letras do Tezouro Nacional	—		
Empréstimos em C/corrente	137.720.879,00		
Empréstimos Hipotecários	69.307,80		
Títulos descontados	581.815.978,50		
Letras a receber de c/própria	1.378.319,80		
Agências no país	179.446.015,20		
Correspondentes no país	11.692.003,30		
Agências no exterior	—		
Correspondentes no exterior	16.134.279,60		
Outros valores em moeda estrangeira	—		
Capital a realizar	—		
Outros créditos	13.911.934,10	942.168.717,30	
Imóveis		331.132,80	
TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS:			
Obrigações federais depositadas à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito	11.048.000,00		
Apólices e obrig. federais	1.841.600,00		
Apólices estaduais	12.129,30		
Apólices municipais	—		
Ações e debêntures	41.994.744,80	54.896.474,10	
Outros valores		10.821.938,00	1.008.218.262,20
C — IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco	34.256.318,10		
Móveis e utensílios	421.400,00		
Material de expediente	1.581.159,90		
Instalações	—		36.258.878,00
D — RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos	—		
Impostos	—		
Despesas gerais e outras contas	—		
E — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		309.892.387,40	
Valores em custódia		381.419.294,20	
Títulos a receber de c/alheia		214.461.687,80	
Outras contas (Contas de Ordem)		45.420.020,20	951.193.389,60
			2.181.800.944,20

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
F — NÃO EXIGÍVEL			
Capital	100.000.000,00		
Aumento de capital		100.000.000,00	
Fundo de reserva legal		7.898.377,40	
Fundo de reserva		96.470.874,10	
Fundo de Previsão		—	
Outras reservas		—	204.369.251,50
G — EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS			
à vista e a curto prazo:			
De poderes públicos	4.223.858,50		
De autarquias	23.511,40		
Em c/corrente sem limite	389.793.026,60		
Em c/correntes limitadas	83.270.017,50		
Em c/correntes populares	—		
Em c/correntes sem juros	27.033.361,40		
Em c/correntes de aviso	17.986.235,40		
Outros depósitos	16.081.258,70	538.411.269,50	
A prazo:			
De poderes públicos	—		
De autarquias	—		
De diversos:			
A prazo fixo	219.222.720,60		
De aviso prévio	2.102.326,20		
Outros depósitos	—		
Letras a prêmio	—	221.325.046,80	
		759.736.316,30	
OUTRAS RESPONSABILIDADES:			
Títulos redescontados	—		
Obrigações diversas	—		
Letras a pagar	—		
Letras Hipotecárias	—		
Agências no país	174.005.926,70		
Correspondentes no país	25.237.386,80		
Agências no exterior	—		
Correspondentes no exterior	15.830.161,70		
Ordens de pagamentos e outros créditos	23.814.197,30		
Dividendos a pagar	6.753.545,60	245.641.218,10	1.005.377.534,40
H — RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			20.860.768,70
I — CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		691.311.681,60	
Depositantes de Títulos em Cobrança:			
Do país	192.548.144,10		
Do exterior	21.913.543,70	214.461.687,80	
Outras contas (contas de ordem)		45.420.020,20	951.193.389,60
			2.181.800.944,20

Demonstração da Conta "Lucros e Perdas" em 30 de Junho de 1948

DÉBITO	Cr$	Cr$
DESPESAS GERAIS:		
Honorários da Diretoria e Conselho Fiscal	417.000,00	
Ordenados do Pessoal	9.170.963,50	
Contribuição para o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários	541.763,50	
Contribuição para a Legião Brasileira de Assistência	40.246,70	
Despesas diversas	2.640.507,50	12.810.481,20
Impostos		2.707.792,40
Juros pagos e creditados		13.514.542,60
AMORTIZAÇÕES DO ATIVO:		
Abatimento nas contas de móveis, utensílios, livros e objetos de escritório		1.293.435,10
PERDAS DIVERSAS:		
Amortizações em contas em liquidação		1.813.315,30
FUNDO DE RESERVA LEGAL:		
Creditado a essa conta, 5% sôbre os lucros líquidos do semestre		716.751,00
DIVIDENDOS:		
117.º dividendo de 12% ao ano ou Cr$ 12,00 por ação, a distribuir		6.000.000,00
FUNDO DE RESERVA:		
Creditado a essa conta, 5% sôbre os lucros líquidos do semestre		716.751,00
PERCENTAGEM DA DITETORIA		
4% s/Cr$ 14.335.019,20 lucros líquidos do semestre		573.400,80
Gratificação — Ao pessoal		2.100.000,00
Bonificação — de Cr$ 4,00 por ação		2.000.000,00
Dotação — Para a construção da Colônia de Férias para os funcionários do Banco		500.000,00
Donativos — Para a Caixa Beneficente dos funcionários do Banco		120.000,00
Saldo — Que passa para o semestre seguinte		13.068.710,10
		57.935.179,50

CRÉDITO	Cr$	Cr$
Saldo:		
Não distribuidos dos lucros anteriores		11.460.593,7
Produto de Operações Sociais:		
Juros	6.989.850,50	
Descontos, deduzidos os que passam para o semestre seguinte	30.858.852,10	
Comissões	4.055.822,80	
Cofres de aluguel	15.100,00	
Operações de câmbio	1.913.188,70	43.832.814,1
Lucros diversos		25.901,6
Renda de capitais não empregados em Operações Sociais		2.615.550,1
Recuperações — De débitos lançados em Lucros e Perdas		320,0
		57.935.179,5

(a) Numa de Oliveira — Diretor-Presidente
(a) Leônidas Garcia Rosa — Diretor Vice-Presidente
(a) José da Silva Gordo — Diretor-Superintendente
(a) T. Quartim Barbosa — Diretor-Gerente
(a) F. B. de Queiroz Ferreira — Diretor-Gerente

S. E. ou O.

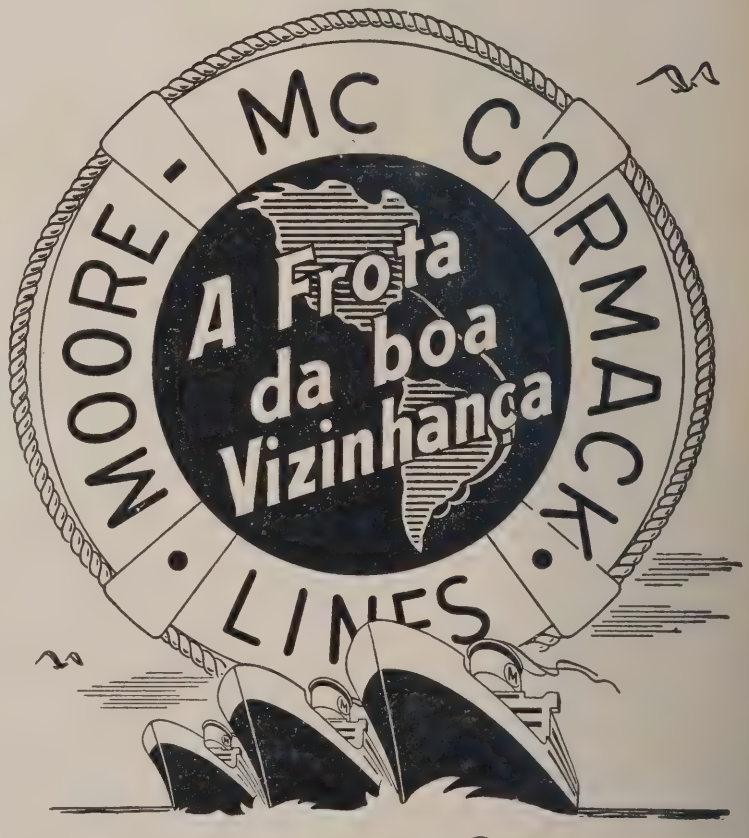
São Paulo, 5 de julho de 1948

(a) Eduardo de Azevedo Feio — Gerente
(a) Orestes Barbuy — Contador

VOLTA À SUA MISSÃO DE PAZ...

Estão definitivamente restabelecidas as viagens da "Frota da Boa Vizinhança"... que tão importante papel desempenhou no curso da última guerra, e agora volta, em melhores condições do que nunca, a prestar seus serviços no incremento das relações entre os povos das Américas!

Inteiramente reconstruídos, modernizados e dotados de luxuosíssimas cabinas os imponentes barcos — "Brazil", "Argentina" e "Uruguay" porporcionarão a seus passageiros viagens magníficas, em ambiente de confôrto e bem-estar!

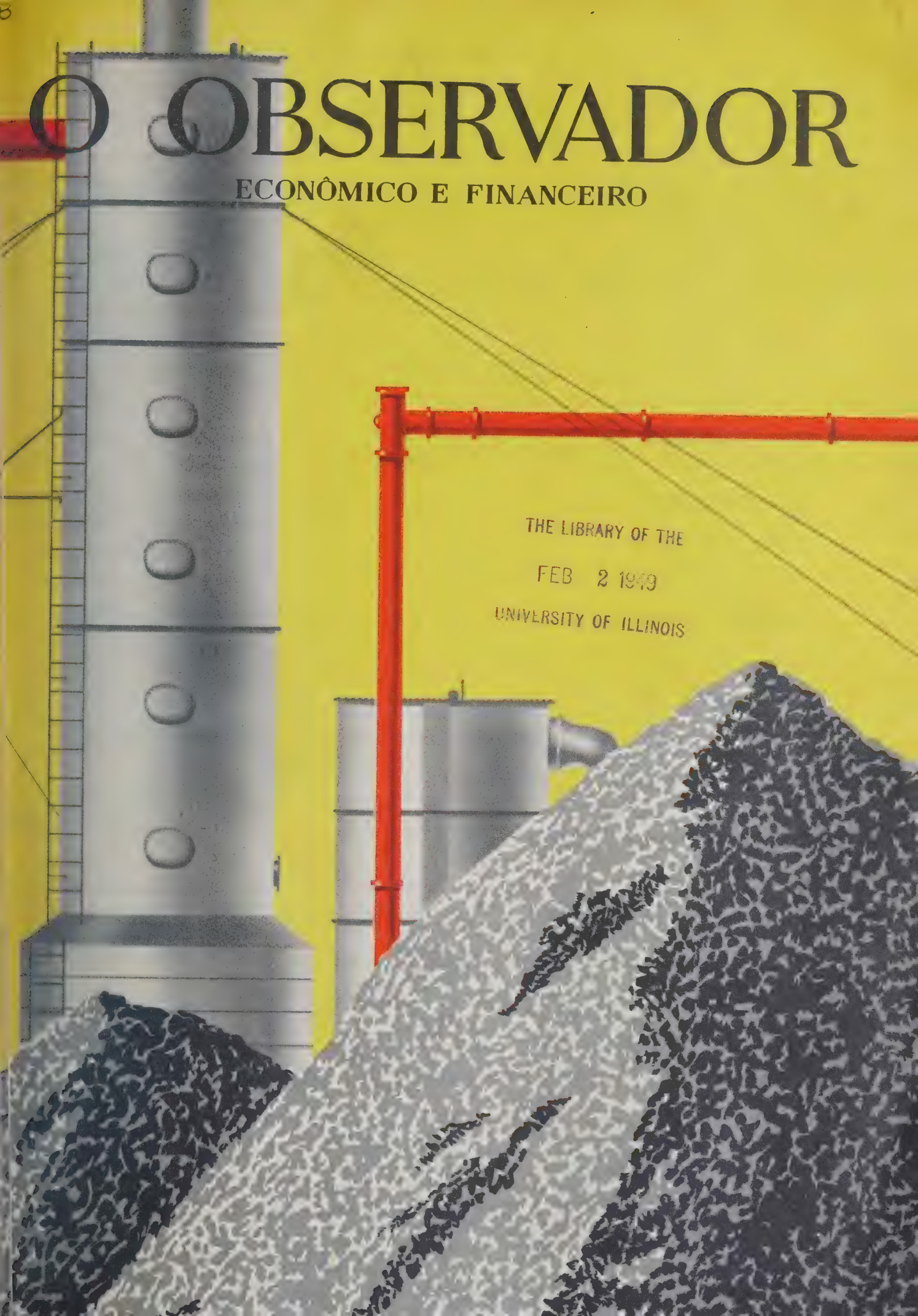


MOORE-McCORMACK Lines

BELÉM • BAHIA • SÃO PAULO • SANTOS • RECIFE • S. LUIZ — RIO: PRAÇA MAUÁ, 7-7.º — TEL.: 43-0010

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO



THE LIBRARY OF THE
FEB 2 1949
UNIVERSITY OF ILLINOIS

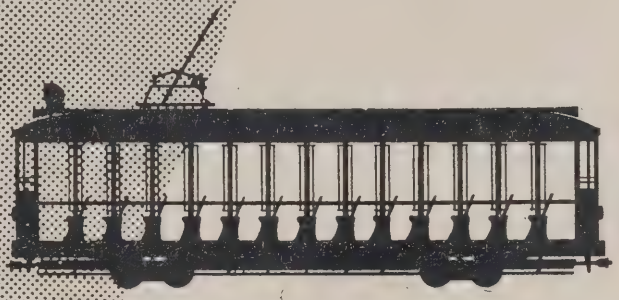
APÓLICES FERROVIÁRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

A Estrada de Ferro Sorocabana, além de sua privilegiada situação no mapa ferroviário Estadual, intégra, no plano geral de Viação Nacional, vários troncos interestaduais e internacionais que levam as linhas férreas brasileiras às fronteiras da Argentina, Uruguay, Paraguay e Bolívia. Caminho de ferro já de enorme preponderância no conjunto viatório do país, tem um futuro de incomparável grandiosidade entre os seus congêneres.

As Apólices Ferroviárias de São Paulo são garantidas pelo Tesouro do Estado de São Paulo e rendem juros altamente compensadores, pagáveis mensalmente.

Procure um corretor da Bôlsa de Valores ou um Banco e participe do negócio melhor remunerado e mais seguro do momento, em todo país.

uma viagem de



quilômetros através da cidade custa:*

* CALCULADO PELO CAMBIO OFICIAL DO BANCO DO BRASIL

CR.$ **2,62**
EM NOVA YORK

CR.$ **0,47**
EM BUENOS AIRES

CR.$ **1,88**
EM LONDRES

CR.$ **0,53**
EM PARIS

CR.$ **1,29**
EM TORONTO

CR.$ **0,38**
EM LISBOA

NO RIO DE JANEIRO

APENAS **30** CENTAVOS

BONDE -O TRANSPORTE COLETIVO MAIS BARATO DO MUNDO

Outubro
1948

NESTE NÚMERO:

Comércio Exterior 7
De Todo o Mundo 11
Sôbre a Indústria Nacional 14
(Valentim Bouças)
Crônica Parlamentar 18
Retrato Econômico do Brasil 21
(Valentim Bouças)
Taubaté 34
(Omer Mont'Alegre)
Um Plano Para o Tempo 44
(Nelson Verneck Sodré)
Produção Cooperativa de Carne, Banha e Lâs 59
(Valdick Moura)
Atualidade Econômica do Fumo 65
(Linneu M. Vieira)
Nos Quatro Cantos do Mundo o Homem Paga Mais Para Viver 68
Estrada de Ferro Central do Brasil 82
Indústria de Álcalis 113
XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina 119
Uma Emprêsa a Serviço do Povo 122
Ameaçada a Indústria de Lapidação 124
Sete Lagoas 126
O Município de Caratinga 130
A Cultura do Arroz em Minas 133

NOTAS EDITORIAIS

Investimento 3
Banco Central 4
Imigração 4
Caminho Certo 5
A Questão da Borracha 5
Discos e Outros Objetos 6

SECÇÕES

Bôlsas e Títulos 135
Vias de Comunicação 139
Bancos e Moedas 141

Capa de Ary Fagundes

EXPEDIENTE

Propriedade da

SOC. EDITORA "O OBSERVADOR", LTDA.

COLABORAÇÃO PERMANENTE DE: Arthur Ramos, Arí F. Torres, Caio Prado Júnior, Dante Costa, Garibaldi Dantas, Humberto Dantas, José Maria Belo, Moacir Soares Pereira, Nelson Coutinho, Oscar Tenório, Paulo Frederico de Magalhães, Pedro Calmon, Raul Lima, Roberto Lyra, Sérgio Buarque de Holanda, Sérgio Milliet, Teófilo de Andrade, Líbero de Miranda, Renato Mendonça, Carlos Lacerda e Prof. Leonidas Rezende.

Correspondentes especiais em

Londres, New York e Buenos Aires

Os originais enviados à redação não serão devolvidos mesmo quando não publicados.

Publicação mensal

Redação: Av. Graça Aranha, 182 — 8.º andar
Caixa Postal, 3.114 — Telg. Observador

Tels. { Redação — 42-6995
Gerência — 42-5519

SUCURSAIS

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Ed. Saldanha Marinho — Rua Líbero Badaró, 39 — 3.º and. — Tel. 3-6060 — S. Paulo.

MINAS GERAIS, GOIAZ e MATO GROSSO — Diretor: Dr. Moacir Assis de Andrade — Ed. Guimarães, Av. Afonso Pena, 952-3.º andar — Tel. 2-5046 — B. Horizonte.

RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA — Diretor: H. J. Bacelar — Rua dos Andradas — Ed. Sloper, 5.º andar — Tel. 4780 — C. Postal 571 — Pôrto Alegre.

RECIFE, PERNAMBUCO — Carlos Leite Maia — Ave. 10 de Novembro, 10 — Ed. SULACAP — Sala 405 — com jurisdição em Sergipe — Alagoas — Paraíba — R. G. do Norte e Ceará.

AGÊNCIAS NOS ESTADOS

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilherme Rocha, 182 — Fortaleza.

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5-A — 2.º andar — Salvador — Bahia.

S. PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novembro, 69 — Santos.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novembro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — Pelotas — Distribuidora Sul Riograndense — Rua 7 de Setembro, 312. Paulo Pargentdler — Praça Marechal Floriano, 447 — Passo Fundo.

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

DISTRIBUIDOR PARA O RIO

Paschoal Tramontano.

Representante em Buenos Aires

Prensa Americana — Vitória, 1222.

Fotografias de Mozar Alves da Silva

Número avulso ..... Cr$ 10,00
Mês anterior ..... Cr$ 15,00

Números atrazados — Preços variáveis
índice semestral — Cr$ 15,00

ASSINATURAS

INTERIOR

1 ano	Cr$ 100,00
2 anos	180,00
3 anos	260,00

EXTERIOR

1 ano	Cr$ 200,00
Índices Semestrais, cada .	15,00

As opiniões expendidas em artigos assinados são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Todos os artigos publicados são inéditos e escritos especialmente para esta Revista.

IMPRESSO NA EMPRESA GRAFICA "O CRUZEIRO" S. A. — LIVRAMENTO, 203 — RIO

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182-8.º andar
RIO DE JANEIRO

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL 3.114
Tels. — Ger. 42-5519 — Red. 42-6995
End. Telegr. "OBSERVADOR"

N.º 153 — NOTAS EDITORIAIS — ANO XIII

Investimento

A POLÍTICA de investimentos menos aconselhável ao Brasil, nos dias que correm, seria aquela baseada em rígidas discriminações, no que tange aos capitais estrangeiros. País jovem, dotado de amplas possibilidades econômicas, o Brasil não há de querer esperar, anos a fio, que o dinheiro nativo se amoede em quantidade suficiente ao atendimento de todos os seus problemas. Êsses problemas são complexos, e apontam ao exame mais superficial da realidade brasileira. Existem em todos os setores de atividade, e sôbre êles a literatura se amontoa, ao tempo em que lhes falta plano de solução.

Constituiria, assim, um verdadeiro crime contra o progresso do país a aceitação de normas econômicas que viessem a impedir ou a restringir a entrada de capitais alienígenas, a não ser quando êsses capitais se destinassem a campos de ação saturados. Em verdade, difícil se apresenta admitir que um país adolescente como o Brasil já ofereça campos de atividade saturados, de vez que essa saturação, na época da técnica, não existe nas grandes nações economicamente desenvolvidas, sabido que a tendência de crescimento do consumo é ilimitada.

Não obstante, êsses campos saturados existem, especialmente em ramos da produção industrial de bens de consumo, e existem porque a técnica, por motivos estranhos ao nosso desejo, não os tem auxiliado. Certamente as discriminações necessárias, no interêsse nacional, não se podem confundir com o jacobinismo extremado. O jacobinismo extremado entra em choque frontal com a política de investimentos que mais convém ao Brasil, e aos que o adotam, de boa ou de má fé, se deve apontar o exemplo do Canadá. O exemplo do Canadá está aí, a ser apreciado por todos. E como se não bastasse a experiência canadense, tenha-se em conta o que ocorre na Inglaterra e na França, países cuja restauração, nos dias de hoje, está sendo feita com o auxílio dos capitais de outra procedência.

Pois bem, enquanto êsses países assumem uma posição que objetiva o encorajamento de inversões em seus setores de atividades, guardando, é natural, certas reservas de ordem econômica e de segurança nacional, ficamos nós, no Brasil, a olhar as correntes de capitais que se encaminham para outros países com o receio ingênuo de que, para aqui conduzidas, essas correntes venham a contribuir para agravar nossa pobreza congênita, da qual teimamos em nos livrar apenas com o dinheiro que contém a marca de nosso suor. Essa atitude de desconfiança, se encontrava certa justificativa na época, que já vai longe, em que as inversões de capitais se traduziam, muita vez, em instrumentos de dominação política, agora representa atraso dos mais prejudiciais ao futuro do Brasil.

E' conhecido o caráter lento do progresso econômico, quando estimulado apenas pela acumulação de reservas nativas, e certamente não há de querer o Brasil esperar anos a fio por essa acumulação, pois que precisa desenvolver-se, prosperar, a fim de proporcionar oportunidade de trabalho e bens econômicos, condições sociais adequadas e instituições bem nutridas, a tôda a área demográfica que o habita. No entanto, não querem assim entender ponderáveis fôrças, de influência decisiva no campo sensível e receptivo da opinião pública, em apreciável quantidade hoje indisposta contra as inversões de companhias e grupos norte-americanos e europeus, por culpa exclusiva dêsse falso nacionalismo.

Diretor Responsável
OYAMA P. TEIXEIRA

★

Gerente
R. C. DE MEDEIROS

★

Redator Responsável
E. SIMAS PEREIRA

Teimam essas fôrças em criar obstáculos à participação dos capitais estrangeiros na economia do país, preferindo, à colaboração do dinheiro alienígena, continuem os brasileiros o seu itinerário, como nação, no tempo e no espaço, indigentes e miseráveis, dentro de um país que, pela sua extensão territorial e suas possibilidades, poderia abrigar, ajustado em condições mais elevadas de vida, vasto bloco demográfico. Na conjuntura atual, a mantença dessa linha de comportamento conduz, sem dúvida, ao suicídio, e o suicídio não se concilia, em hipótese alguma, com as aspirações de um país jovem como o Brasil.

◆

IMIGRAÇÃO

◆ *Tiveram* lugar, em São Paulo, solenidades comemorativas do sexagésimo aniversário da chegada dos primeiros grupos de imigrantes italianos ali recebidos. Participando de tais homenagens, rendeu o povo preito de justiça a uma coletividade estrangeira que tanto tem contribuído para a grandeza da terra que a soube acolher, já concorrendo para o seu progresso material e se integrando na família e no grupo étnico nacionais.

Vieram tais comemorações coincidir com o propósito do Poder Executivo, de fazer a nossa política imigratória retornar às suas normas tradicionais, encerrando um ciclo durante o qual estivemos praticamente de portas fechadas.

No Brasil sempre o govêrno cuidou de atrair imigrantes. "Confiar na imigração espontânea seria um êrro", advertia o Conselheiro Rodrigo Silva em 1888, adiantando mais que os países novos foram sempre vencidos pelos concorrentes, que punham à disposição dos imigrantes todos os recursos e todos os favores. Semelhante opinião era expendida, por sinal, no mesmo ano em que chegaram a São Paulo os primeiros italianos que ali iriam se radicar definitivamente, trazendo consigo espôsas e filhos, num verdadeiro transplante.

Ainda naquele mesmo ano foi extinta a escravidão e o govêrno imperial lançava as bases de uma campanha destinada a trazer ao Brasil importantes contingentes de mão de obra. No ano anterior havíamos recebido 54.990 imigrantes; no ano da abolição as entradas subiram a 131.745 e, nos subsequentes, seria registrada uma média de 160.000 pessoas. O govêrno, então, contratava, com pessoas ou firmas de reputação comprovada, a introdução de imigrantes; com outras pessoas, contratava a fundação de núcleos coloniais, sistema pelo qual se procurava fixar o imigrante, proporcionando-lhe meios de produção. Eram facultados ao estrangeiro os meios necessários à construção da casa, por preços irrisórios eram cedidos lotes de terreno e, em cada núcleo, havia escola, farmácia e igreja.

Tudo isto, porém, acontecia em 1888, conforme lemos num empoeirado volume. Criava-se, por assim dizer, um clima para os que vinham dispostos a seguir sua vida no Brasil.

Achamos que a lembrança dêsses cuidados, hoje, deve ter um mérito: avivar a atenção daqueles a quem o govêrno honrar com sua confiança, confiando-lhes a execução da nova política imigratória. Lembremo-nos, sobretudo, da advertência de Rodrigo Silva: "Confiar na imigração espontânea seria um êrro". Por isto, fomentemos a imigração; criemos condições necessárias à fixação, no campo, de bons imigrantes. Houve época em que tínhamos, na Europa, escritórios de informações destinados a atender, exclusivamente, ao interêsse daqueles que desejavam se transferir para o Brasil. Os governos das então províncias e os particulares interessados, colaboravam na ampla e patriótica iniciativa do govêrno imperial.

Busquemos, nos capítulos de nossa história, sugestões de como agir, a fim de que uma excelente providência do Presidente da República produza os resultados que é lícito esperar.

◆

A QUESTÃO DA BORRACHA

◆ *Enquanto* a indústria nacional consumiu no ano passado cêrca de 22 mil toneladas de borracha natural, a Argentina importou para suas necessidades internas, notadamente pneumáticos de tipo especial, 29 mil toneladas. No mercado internacional, as notícias

Banco Central

Os estudos que vêm sendo realizados em tôrno do projeto de reforma bancária têm repousado especialmente na criação do Banco Central, vindo neste particular ao encontro de opiniões recolhidas nas diversas camadas da economia e da finança, quanto à importância que terá aquêle órgão para que se obtenha solução duradoura das dificuldades em que vimos nos debatendo desde 1945, no que respeita aos negócios do crédito.

Uma tentativa de encontro das causas ou das origens da presente situação não nos leva muito longe, sobretudo se encararmos o fenômeno dentro dos limites da política monetária pura e simples, como tem se tornado hábito entre nós. E' preciso não perder de vista, no entanto, que não obstante os resultados colhidos do sistema que aí está, êle já não satisfaz às aspirações do país e dêle decorrem muitos dos pontos vulneráveis, que resultam mais da estrutura do edifício, que das circunstâncias recentes a que se atribui a chamada crise bancária.

A instituição do Banco Central viria criar uma base sólida de confiança, permitindo inclusive uma disciplinação mais sistematizada do importante setor do crédito; emprestaria, por assim dizer, autonomia a um ramo superior da economia, regulando em definitivo questões tais como as dos financiamentos à pecuária, à lavoura e à indústria; facilitaria uma maior flexibilidade aos trabalhos da Carteira de Redescontos, dando margem a que se desenvolvesse, por seu intermédio, uma política de que resultasse o suprimento das fontes de produção, nos períodos sazonais, independente de qualquer recurso à emissão.

Concordando com a evolução do assunto na Câmara dos Deputados, estão os debates que têm tido lugar no seio da Comissão Técnica Mista Brasil-Estados Unidos; em cujo setor bancário está se verificando uma melhor cristalização dos assuntos postos em pauta pelos técnicos brasileiros e norte-americanos.

Dentre tôdas as oportunidades em que cogitamos da instalação do Banco Central, esta de agora, sem dúvida, é aquela que tem deixado mais clara a possibilidade de ser tornada realidade a aspiração nacional.

Caminho Certo

IMPONDO-SE ao agitado ambiente nacional como um fator iniludível de equilíbrio, a decisão do Govêrno em empregar saldos congelados na Europa (França e Tcheco-Eslováquia), e dólares, na imediata aquisição de refinarias e petroleiros, além de locomotivas, mereceu entusiástica aprovação de tôdas as classes sociais brasileiras, à exceção dos extremados inimigos da ordem.

Há a ressaltar, em primeiro lugar, e por isso mesmo, a oportunidade política da providência.

Explorando ao máximo a atitude arraigadamente jacobinista de algumas figuras respeitáveis da política, e até do Exército, vinham os comunistas tomando o petróleo para motivo de sua campanha divisionista, aparentando patriotismo quando é sabido seu serviço às ordens de Moscou, tudo no verdadeiro interêsse de que não fôsse aproveitado, pelo menos imediatamente, o petróleo brasileiro. O petróleo representa melhoria de condições de vida pela possibilidade de fortalecimento econômico, o que implica em elevação de poderio do Brasil, aliado dos Estados Unidos num eventual conflito com a Rússia.

Partindo desta preliminar, os comunistas encontraram ainda no petróleo o elemento demagógico com que vinham sobrevivendo à medida que os colocara fora da lei. A mensagem presidencial sôbre as refinarias e os petroleiros agiu como água na fervura. E os cartazes que hoje anunciam comícios para tratar de petróleo já não causam o efeito de ontem. O povo abriu os olhos.

Muito maior, contudo, é a importância econômica da decisão presidencial.

Devemos ter em mente que a refinação no Brasil representa uma economia anual, na base do consumo atual, de cêrca de dezoito milhões de dólares. Êste dinheiro, ficando no Brasil, proporcionará ao país apreciável alívio de divisas, ao tempo em que nos dará meios de iniciar a indústria petrolífera nacional nos têrmos recomendáveis em que influi primordialmente a segurança da Nação.

Um aspecto de suma importância se apresenta, finalmente, na oportunidade concedida à indústria privada de participar do negócio petrolífero, em condições de perfeita salvaguarda dos interêsses nacionais, enquanto se abrem possibilidades para o aumento de meios com que prosseguir, em mais larga escala, com os trabalhos de prospecção.

Ao tempo em que oferece à consideração do Congresso o Estatuto do Petróleo, pode-se dizer que o Govêrno abriu caminho ao aproveitamento imediato de nossas possibilidades neste campo. E caminho certo.

sôbre borracha são algo curiosas. A Rússia fêz propostas de compra de tôda a produção de zonas orientais, e os Estados Unidos, embora capazes de produzir borracha sintética de boa qualidade e em grande quantidade, não desmerecem seu interêsse por um estoque razoável de borracha natural, a mesma que na segunda grande guerra compareceu no momento oportuno para cobrir a necessidade de produto natural indispensável aos pneumáticos das Fortalezas Voadoras.

Ao mesmo tempo em que o mundo dá mostras tão claras de aprêço à Hévea, o Brasil se encontra a braços com séria crise de financiamento da borracha. E' que, crescendo a produção sôbre o consumo, o Banco da Borracha foi levado a estocar o produto, preferindo guardá-lo a vender ao estrangeiro por preço vil. O acúmulo e a precariedade de fundos esgotaram as possibilidades do Banco, de modo que agora se vê êle obrigado a apelar angustiadamente para o Govêrno, sob ameaça de não resistir à pressão de novas compras e romper-se o dique que ainda equilibra a produção amazônica.

Há muitos aspectos a serem apreciados nesta questão. A borracha constitui um problema de seriedade permanente, e uma vez que não dispomos de plantações racionais, vivendo à mercê do primitivismo, incompatível com a técnica, temos complicações básicas aparentemente insolúveis. Pode-se objetar a artificialidade do preço, a necessidade de ser a matéria prima acessível à indústria nacional de artefatos da borracha em melhores condições, para que ela possa competir com o produto estrangeiro manufaturado com menor custo de produção, os perigos da monocultura amazônica, etc.

De uma coisa, porém, não devemos nos apartar — é do caráter político que a borracha envolve, neste como em outros momentos. Temos necessidade inelutável de reservas de borracha — e felizmente disto parecem bem apercebidas as autoridades superiores do país. Os estoques que se acumulam no extremo norte terão finalidade mais importante que a de eventual suprimento às indústrias de paz. Êles podem salvar o país na hipótese de uma conflagração internacional, como chegarão, neste caso, a constituir ajuda valiosa ao arsenal das democracias.

Vieram ao Rio autoridades amazônicas, que em companhia de diretores do Banco da Borracha visitaram o Ministro da Fazenda e o Presidente da República, obtendo de ambos o indispensável apoio à manutenção da atual política de estocagem e teto de preços, tudo dentro de um complexo no qual muitos motivos técnico-econômicos entram em apreciação. Parece evidente que a falta de assistência do Banco da Borracha neste momento implicaria em decréscimo da produção, o que não seria aconselhável em face do aumento de consumo e necessidade de reservas, embora, como já dissemos, não se resolvam apenas com financiamento os problemas da borracha amazônica.

◆

DISCOS E OUTROS OBJETOS

◆ *Insiste* o Banco do Brasil, com sua carteira especializada enfrentando um movimento até agora estimado em cêrca de cem mil pedidos, em não fixar nenhum critério sôbre concessão de licenças de importação antes de um estudo apurado do assunto.

Temos de convir ser esta uma providência acertada.

Submetida, repentinamente, tôda a compra no estrangeiro ao contrôle cambial, de pronto desabou sôbre o Banco cometido da função fiscalizadora do nosso dispêndio de divisas um temporal singular. E' que importação não quer dizer apenas automóveis, veículos, manufaturas básicas ou produtos alimentares. Um milhão de utilidades, as mais variadas e inusitadas, estão agora sob o regime da licença prévia. E tem o departamento competente do Banco de opinar, e opinar certo, pois o Brasil não está preocupado apenas com os números do intercâmbio. Material farmacêutico, produtos químicos indispensáveis e variadíssimos, elementos irrecusáveis à cultura e à educação, manufaturas técnicas valiosíssimas, mil e um detalhes curiosos e necessários aos múltiplos setores da vida nacional, são agora objeto do estudo dos funcionários encarregados de auscultar o mercado e o ambiente brasileiros.

Tomemos, ao acaso, um dos itens interessantes entre os milhares que preocupam os funcionários das seções de estudos do Banco, os quais têm por obrigação pesquisar seu valor comercial e suas influências no meio nacional antes de ser fixado o critério. Os discos, por exemplo, verificaram os funcionários encarregados do contrôle que os pedidos de licença para importação de discos alcançaram um número seis vêzes maior do que a importação normal de antes da licença prévia.

Por quê? Como agir no caso?

E entraram a investigar. Observaram, então, que já há falta no mercado de acetatos, matéria prima na qual se produzem as matrizes dos discos industriais, e muito necessária à gravação ligeira para divulgação momentânea, sem precisão de minuciosos recursos técnicos. Os acetatos são empregados nas campanhas de educação sanitária, disseminados por todo o país nas estações de rádio e serviços de alto-falantes, que hoje se contam aos milhares por todo o país. São os veículos de divulgação da música nacional e de recepção de música internacional, mercê de um convênio entre países de troca de acetatos que são posteriormente transformados em discos permanentes quando a composição se revela interessante. E' o meio mais prático de se divulgar anúncios e conhecimentos de tôda sorte.

Muito valioso, por conseguinte, o acetato à vida nacional.

Não menos valiosos se mostram os discos industriais, cuja influência na cultura dia a dia se acentua. O Brasil não importa apenas discos de música ligeira de diversos países, mas discos de música sinfônica, música de câmera, concertos e demais aspectos artísticos, os quais têm aceitação crescente em todo o território nacional. As estações de rádio, cujos programas de classe aumentam, têm de se valer dos discos, das gravações de autores, orquestras e solistas famosos. Ademais, o uso dos "pick-ups" de fácil aquisição tornou maior a procura de discos, e mostrou-se favoravelmente benéfico no aprimoramento do gôsto popular, sendo de notar a afirmação feita pelo Serviço de Rádio Difusão Educativa do Ministério da Educação, de que os pedidos de irradiações de músicas clássicas e até de óperas inteiras se contam agora por muitos milhares.

A indústria nacional de discos, embora próspera, é materialmente antiquada. O maquinário é hoje obsoleto, e isto justamente quando nos Estados Unidos, por influência do prepotente Petrillo, dominador dos sindicatos de músicos, as emprêsas gravadoras não contam com conjuntos orquestrais e cantores para novas gravações, buscando em outros países o disco industrial. Ora, chegamos assim a ter até uma oportunidade não somente de produzir muitos discos como de exportá-los. Isto, porém, exige a ampliação do mercado interno de discos e a importação de maquinário de primeira ordem, técnicos, etc.

Por esta simples descrição de como se mostra complicado um simples item do nosso intercâmbio podemos ver a delicadeza e a responsabilidade do trabalho das autoridades encarregadas de controlar as exportações e importações.

Nem só de pão vive o homem. E o Banco do Brasil tem de levar em conta, nesta hora grave de nossa economia, o dito veraz. Se continuar procedendo como vem, e com ampliação de sua capacidade informativa, teremos garantido o pão do corpo e o do espírito...

SATMA

— um nome que é um símbolo de organização!

A experiência de 34 anos no ramo de seguros é o que lhe oferece a SUL AMÉRICA TERRESTRE, MARÍTIMOS E ACIDENTES, quando você recebe uma apólice de uma de suas nove carteiras! Durante 34 anos, o trabalho constante da SATMA foi aperfeiçoado até se tornar um símbolo de organização e eficiência. Isso significa absoluta proteção contra os golpes imprevistos da fatalidade!

★

SUL AMÉRICA TERRESTRES, MARÍTIMOS E ACIDENTES

A maior Companhia de Seguros Terrestres da América Latina

RIO DE JANEIRO

COMÉRCIO EXTERIOR

A divulgação das estatísticas referentes ao comércio exterior no curso do primeiro semestre do ano corrente, dá margem a um breve estudo comparativo com os números apurados em iguais períodos de 1947. Conquanto semelhante período seja demasiado curto afim de que se possa extrair conclusões seguras, serve no entanto para que se possa ter uma noção de como vai se processando o intercâmbio, em plena fase de ajustamento, em busca de objetivos precisos, numa larga flutuação de mercados e produtos, que bem denuncia a insegurança de novas bases.

O ano de 1946 foi o derradeiro de uma série de períodos em que os saldos favoráveis estiveram sempre na ordem crescente. Já em sua segunda metade se fazia sentir o declínio de vantagens asseguradas, não pelo esmorecimento de nossas vendas, mas precisamente pelo maior afluxo de importações, facilitado inclusive pela política demasiado liberal que começávamos a praticar, em virtude de avaliarmos com demasiado otimismo a resistência das reservas que havíamos acumulado nos anos anteriores.

Parte daqueles recursos, porém, estavam comprometidos em virtude de nossa participação no Fundo Monetário e no Banco Mundial; outra parte era constituida por saldos congelados ou em moedas não arbitráveis e de consumo restrito.

Já o mês de dezembro de 1946 nos fôra adverso, conquanto no cômputo geral contássemos com um "superavit" que ia a 5.200.460 milhares de cruzeiros. O primeiro semestre de 1947 veio confirmar a tendência que muitos haviam julgado absurda em face das observações partidas de vários setores e, muito especialmente, dos próprios comentaristas econômicos. Já naquela primeira metade do ano julgou o govêrno oportuno quebrar a sua política de liberdade absoluta para submeter o comércio internacional uma série de restrições, muitas das quais desestimulantes para a própria produção nacional, enquanto se dirigia ao Congresso solicitando a lei que instituía o regime de licença prévia, a qual somente em fevereiro de 1948 veio a ser sancionada e regulamentada em fins de março. Os seus efeitos, porém, somente começaram a se fazer sentir em junho e, mesmo assim, de maneira não muito satisfatória, pois se neste mês registamos um pequeno saldo, é certo que logo em julho e depois em agôsto a tendência de um desequilíbrio mais forte se evidenciou.

Com as possibilidades de atender a um incremento das exportações limitadas às próprias contingências da produção nacional, vendo o volume das vendas aumentar em função de maiores embarques de minérios, cujo valor, porém, não compensa a redução dos negócios com outros produtos, assistindo ao deperecimento dos negócios de manufaturas que se mostraram tão promissores durante a guerra — sobretudo no setor dos tecidos — devemos nos render à evidência de uma importação em volume estável e de valor unitário alto.

Dentro das anomalias que cercam o intercâmbio comercial do Brasil com as demais nações, devemos confessar inclusíve que é, hoje em dia, muito menor que antes da guerra, a diferença entre o valor médio da tonelada importada e o da exportada, notando-se que naquela avultam os bens de produção, manufaturas, matérias primas transformadas e gêneros alimentícios e, na última, crescem de importância as matérias primas "in natura" e em maioria extrativas e os gêneros alimentícios tropicais.

Se no primeiro semestre de 1946 registamos um saldo de 2.499.460 milhares de cruzeiros, já em igual período de 1947 tínhamos contra nós um "deficit" de 1.445.533 milhares e, finalmente, no período de janeiro a junho de 1948, assistimos a um saldo devedor que se estendeu a 2.320.761 milhares de cruzeiros.

Se atentarmos ao fato do preço médio da tonelada importada, vamos verificar que tendo sido de Cr$ 2.614 em 1946, chegou a Cr$ 3.171 em 1947 e, no semestre do ano em curso foi a Cr$ 3.658; na exportação, obervou-se o seguinte desenvolvimento: no primeiro semestre de 1946, Cr$ 4.955; em igual período de 1947, Cr$ 6.191 e de janeiro a junho de 1948, Cr$ 4.740. Depois de ter havido uma evolução demasiado violenta entre os primeiros semestres de 1946 e 1947, descemos em tempo igual de 1948 a um nível inferior ao primeiro dos três semestres em causa. Teria então diminuído o volume da exportação? O quadro que vemos a seguir responde negativamente à pergunta. O volume foi menor, precisamente, quando se verificou um valor médio mais elevado e maior, quando se atingiu à menor média, em cruzeiros por tonelada.

O desnível no acréscimo do preço da importação foi maior precisamente entre 1946 e 1947, o mesmo acontecendo com a exportação; mas enquanto aquêle contituou, menos intenso e mais constante no ano passado e neste ano, na exportação houve um retrocesso digno de nota. Uma observação mais segura das transformações verificadas, poderemos fazer no quadro II num confronto do volume e do valor, nos três semestres distribuí-

dos pelas quatro grandes classes em que está dividida a estatística do comércio exterior.

O simples confronto dos números referidos bastará para que se tenha uma idéia precisa de como e onde se processaram as transformações fundamentais. No setor da importação o desenvolvimento mais desencontrado foi do volume e do valor do grupo dos gêneros alimentícios. Enquanto o primeiro desceu, o segundo subiu, ao passo de pagarmos, nos primeiros seis meses dêste ano, o dobro do que pagávamos em igual período de 1946.

Nas manufaturas observou-se uma evolução constante do volume, indo desde 389.315 toneladas no primeiro semestre de 1946 a 566.803 toneladas em igual período de 1948, ao passo que o valor cresceu de 3.158.350 milhares em 1946, para 6.710.555 milhares em 1947 e, finalmente, 7.676.858 milhares de cruzeiros nos seis meses iniciais de 1948. Houve uma contenção no movimento, na parte relativa ao ano corrente.

Na exportação, o grupo que compreende os animais vivos é de expressão quase nula. Nas matérias primas, o volume evoluiu de maneira firme, mas o valor, depois de ter crescido na relação entre os dois primeiros semestres analisados, declinou em 1948. Os negócios com os gêneros alimentícios, não obstante as severas restrições que protegem ao mercado interno, continuam sendo o melhor apoio de nossas vendas. Aí avulta o café, o mais importante de todos os produtos que negociamos e aí estão, também, arroz, cacau, milho e outros artigos de subsistência. Na parte relativa às manufaturas estamos diante de um declínio que se processa rapidamente: de 23.347 toneladas no primeiro semestre de 1946, passamos a 22.946 tons. nos primeiros seis meses de 1947 e daí a 16.863 toneladas na metade inicial de 1948. O valor seguiu, com altos e baixos, a descaida do volume: 884.100 mil cruzeiros no primeiro período, 948.340 milhares no segundo e, finalmente, 472.293 milhares no último.

(Quadro I)

HISTÓRICO	PRIMEIRO SEMESTRE		
	1946	1947	1948
Importação			
Volume (Tons.)	2.250.352	3.681.056	3.271.288
Valor (Mil cruzeiros)	5.608.594	11.475.285	12.057.451
Exportação			
Volume (Tons.)	1.633.421	1.629.738	2.043.563
Valor (Mil cruzeiros)	8.108.054	10.129.752	9.736.690

O "DEFICIT" É CONTINGÊNCIA

Longe de ser um simples incidente em nosso intercâmbio, o "deficit" deve ser aceito como uma contingência. Estamos demasiado presos às consequências da guerra que teve o seu têrmo em 1945 e tais consequências se aliam a circunstâncias da própria economia doméstica do Brasil, que não são passíveis de eliminação mediante a aplicação de medidas singelas e de boa vontade.

Em virtude das restrições e dificuldades da guerra, nós, como todos os outros países, tivemos que limitar as nossas compras e, tais limitações, pesaram especialmente sôbre meios de produção, de transporte, manufaturas duráveis e de desgaste imediato. Isto abriu um claro na economia. Como havíamos acumulado um certo volume de divisas, logo que se firmou a cessação das hostilidades e que o comércio começou a readquirir suas características normais, cuidamos de comprar e cuidaram os outros de nos vender. Como nem sempre lográvamos obter o de que necessitávamos, fomos adquirindo o su-

pérfluo, também. Com isto, esgotamos as reservas disponíveis e no entanto devíamos continuar adquirindo coisas essenciais. No sentido contrário, uma elevação geral de preços passava a pesar, ponderávelmente, na formação dos custos comerciais.

Sem ter como reduzir drasticamente as importações, sob pena de paralisarmos a vida nacional, não podíamos, como ainda não podemos, ampliar as exportações de maneira satisfatória e na medida de poder compensar as compras, quanto mais as outras exigências da balança de pagamentos. Se nos deparamos com uma produção estacionária, é bem verdade que nossas matérias primas e gêneros alimentícios atingiram preços que facilmente nos excluiriam dos mercados, não fôra a necessidade que outros mercados têm de nos comprar, afim de que lhes compremos também.

A restauração do equilíbrio rompido deverá vir, por conseguinte, através do aumento da produção, feito em condições mais econômicas. Isto exige uma intervenção maior da máquina, o que é salutar sobretudo nas lides rurais, onde há uma carência de mão de obra e onde a mão de obra existente se acha muito valorizada.

Ao passo em que se deve promover o aumento da produção agrícola e extrativa, não deve ser olvidada a produção industrial, tanto no setor básico, como no das manufaturas. A satisfação de uma percentagem maior das exigências do mercado interno com produtos industriais e matérias primas transformadas oriundas de um parque fabril nacional, permitirá que os recursos de que possamos dispor através do comércio internacional venham a ser aplicadas na aquisição de outros equipamentos fundamentais e de alto custo, tais como os de laboratório, de pesquisa, de extração.

Não se compreende, aliás, como mantemos inaproveitados, ou desviados de uma utilização mais racional e mais econômica, equipamentos modernos, ora paralisados, como os da indústria de alumínio, de Ouro Prôto, da Fábrica Nacional de Motores na Baixada Fluminense e outros, quando é certo que haveria absorção pronta para o que dos mesmos fôsse obtido.

Como se vê, a comparação dos resultados dos três trimestres, o primeiro, respectivamente, de cada um dos dois anos passados e o do ano corrente, não permite uma especulação a longo prazo, mas análise que se faça resulta do maior interêsse como base para medidas que deveriam ser prontamente tomadas. Os problemas do comércio exterior, indiscutívelmente, estão a exigir melhor estudo.

JANEIRO A JUNHO DE 1948

Dois produtos apenas deram mais da metade do valor das exportações efetuadas entre janeiro e junho: café, 4.034.751 mil cruzeiros e algodão em rama, 1.358.029 milhares de cruzeiros. Arroz, cacau, peles e couros, tecidos de algodão, madeiras, açúcar, mamona, foram outros produtos predominantes no valor, nos meses de janeiro a junho do ano corrente.

Um dos itens mais interessantes da estatística da exportação continuou sendo o das matérias primas de origem mineral. As vendas de ferro fundido subiram de 9.365 toneladas no primeiro semestre de 1947 para 47.871 toneladas em igual período de 1948, com o valor de, respectivamente, 12.841 e 65.690 milhares de cruzeiros. Os embarques de minérios de ferro evoluiram de 72.897 para 246.909 toneladas e 5.247 mil para 23.989 cruzeiros; os de minérios de manganês, de 57.883 toneladas para .... 73.279 toneladas e de 13.645 mil para 15.832 mil cruzeiros.

Mica e cristal de rocha tiveram seus setores de comércio ampliados em relação ao primeiro semestre de 1947. O grupo compreendido como "outros minérios metálicos" evoluiu de 12.012 para 19.283 toneladas e 7.335 mil para 12.250 mil cruzeiros. Conquanto tivessem diminuido os negócios de águas marinhas e diamantes, as "outras pedras preciosas e semipreciosas" passaram de 543.595 gramas para ... 1.179.421 gramas, sendo êste aumento de volume contrariado pelo valor, que desceu de 3.862 para 1.562 mil cruzeiros. Cresceu, também, em volume e valor, o grupo denominado "outras matérias primas de origem mineral".

Não obstante o declínio dos negócios de tecidos, há na classe das manufaturas alguns itens que vêm merecendo especial atenção. O das de ferro e aço, por exemplo. No primeiro semestre do ano vendemos 2.651 toneladas de tubos e mais 1.544 toneladas de outras manufaturas de ferro aço; um total de 4.195 toneladas contra 1.154 toneladas nos seis primeiros meses de 1947. O grupo dos produtos químicos, farmacêuticos e semelhantes cresceu de 940 para 1.932 toneladas exportadas. As máquinas, aparelhos, ferramentas e utensílios cresceram de 802 para 1.095 toneladas, representando um valor de 15.276 mil cruzeiros.

Na importação, o grupo de mais relêvo, nos seus meses, foi o das máquinas, aparelhos, ferramentas e utensílios, com um valor de .... 2.934.926 mil cruzeiros, vindo a seguir os veículos e acessórios com 2.434.217 milhares. As compras de trigo em grão absorveram 759.809 mil cruzeiros, que somados aos .. 340.796 mil que gastamos com farinha de trigo, perfaz um total de 1.100.604 mil cruzeiros.

Os dois gráficos que ilustram estas páginas mostram a posição percentual dos principais mercados, de importação e exportação, no que respeita ao valor, para o semestre.

(Quadro II)

HISTÓRICO	PRIMEIRO SEMESTRE		
	1946	1947	1948
Importação			
ANIMAIS VIVOS			
Volume (Tons.)	10.224	4.831	1.482
Valor (Mil cruzeiros)	32.477	20.088	13.572
MATÉRIAS PRIMAS			
Volume (Tons.)	1.533.370	2.491.066	2.332.995
Valor (Mil cruzeiros)	1.568.942	2.485.360	2.469.454
GÊNEROS ALIMENTÍCIOS			
Volume (Tons.)	317.443	637.369	370.070
Valor (Mil cruzeiros)	848.825	2.359.282	1.897.567
MANUFATURAS			
Volume (Tons.)	389.315	547.790	566.803
Valor (Mil cruzeiros)	3.158.350	6.710.555	7.676.858
Exportação			
ANIMAIS VIVOS			
Volume (Tons.)	505	71	115
Valor (Mil cruzeiros)	7.164	624	2.386
MATÉRIAS PRIMAS			
Volume (Tons.)	756.049	824.579	959.809
Valor (Mil cruzeiros(	3.548.573	4.226.064	3.485.181
GÊNEROS ALIMENTÍCIOS			
Volume (Tons.)	853.520	792.747	1.066.776
Valor (Mil cruzeiros)	3.668.217	4.961.380	5.776.830
MANUFATURAS			
Volume (Tons.)	23.347	22.946	16.863
Valor (Mil cruzeiros)	884.100	948.340	472.293

AJUSTES COMERCIAIS

A presença entre nós do grupo de técnicos norte-americanos chefiados pelo sr. John Abbink, para o estudo em conjunto com técnicos brasileiros de medidas tendentes a desenvolver a produção nacional, serviu às mil maravilhas para os trabalhos da missão argentina, que veio até o Rio de Janeiro afim de discutir as bases de um novo ajuste econômico e de outra missão, esta de origem portuguêsa, que trouxe como orientação assentar os meios de reforçar o intercâmbio luso-brasileiro.

No momento em que encerrávamos os trabalhos desta edição a missão argentina concluía os seus trabalhos e era firmado o ajuste desejado; as negociações de parte do Brasil foram comandadas pelo sr. Vieira Machado que, dadas as informações que dispomos sôbre o documento firmado, se coroaram do melhor êxito. Enquanto isto, os portuguêses visitavam os mais importantes centros econômicos nacionais, por certo colhendo elementos mais seguros para suas futuras conversações com nossas autoridades. Na próxima edição nos ocuparemos das duas missões.

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR" cujas edições veem sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares que, extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.

DE TODO O MUNDO

Mão de Obra na Europa

A MÃO de obra excedente na Europa Ocidental atingiu agora o total alarmante de cêrca de 1.600.000. Essa cifra consta do relatório da conferência sôbre a mão de obra, realizada em janeiro e fevereiro dêste ano em Roma, por uma delegação especial dos países componentes do Plano Marshall. As estatísticas apresentadas pelos diversos países mostraram que, embora um número ligeiramente superior a dois milhões de pessoas esteja sem emprêgo, apenas 380.000 poderão ser colocadas nos países em que há falta de braços. A maior parte dos desempregados — 1.700.000 — encontra-se na Itália, sendo o restante constituído quase exclusivamente de deslocados. O relatório frisa que o número potencial de desempregados na Itália ainda é mais elevado, uma vez que mais de 2.200.000 operários trabalham em média apenas 110 dias por ano.

A tabela abaixo mostra a demanda de mão de obra nos países em que há excesso de emprêgo:

PAÍSES	MÃO DE OBRA (milhares)		
	Especializada	Não especializada	Total
Áustria	18.0	10.0	28.0
Bélgica	21.0	—	21.0
França	75.0	70.0	145.0
Luxemburgo	1.5	3 9	5.4
Holanda	9.3	—	9.3
Suécia	5.0	—	5.0
Suíça	57.0	10.0	67.0
Grã-Bretanha	100.0	—	100.0
TOTAL	286.8	93.9	380.7

Mais de dois terços da demanda é de mão de obra especializada, embora os desempregados se contem, quase inteiramente, entre os não especializados ou pouco especializados. Além disso, será difícil utilizar a mão de obra disponível nos ramos essenciais da indústria e do comércio em que ela é mais necessária. Por exemplo, entre o grande número de trabalhadores italianos desempregados não há nenhum mineiro.

Além da impossibilidade de usar métodos totalitários para promover migrações em massa, os principais obstáculos à resolução do problema do desemprêgo são a falta de treinamento técnico especializado, a crise de habitações e as atuais restrições impostas à remessa de economias ou salários para o exterior. A conferência recomendou que as organizações internacionais prestem assistência financeira ao treinamento técnico, e que os países em condições de absorver os desempregados não favoreçam os trabalhadores nacionais na questão da habitação nem proíbam aos imigrantes o envio de economias e salários aos seus países de origem. Essas propostas porão em cheque o grau de boa vontade necessário à sobrevivência da União Ocidental.

A fim de resolver êsses e outros problemas, a conferência criou, em Roma, uma comissão destinada a coordenar o movimento da mão de obra na Europa, tendo como tarefas a simplificação das exigências migratórias, o preparo e treinamento dos imigrantes segundo as necessidades dos países que os irão receber, bem como o estudo dos problemas de transporte relacionados ao movimento imigratório.

A ALEMANHA E O PLANO MARSHALL

◆ *Desde* o início, tanto o Sr. Marshall quanto seus conselheiros afirmaram ser a recuperação econômica elemento essencial na reconstrução da Europa. No entanto, se não fôsse a insistência da Holanda, talvez a Alemanha não tivesse sido incluída no Relatório da Comissão de Cooperação Européia, reunida em Paris no ano passado.

De fato, depois da Grã-Bretanha, a Alemanha Ocidental deverá receber o maior auxílio do ERP (Programa de Reconstrução da Europa), ou seja, 437,4 milhões de dólares para a zona anglo-americana, 96,4 para a francesa e 15,6 para o Sarre.

A comunicação de que a Alemanha seria contemplada no Plano Marshall e que "teria lugar" na organização que o substituirá foi recebida com desapontamento no país. Os alemães estavam esperando a notícia do restabelecimento da unidade nacional e o Plano Marshall foi um fraco substitutivo. De fato, o Plano, forçando a Alemanha a ficar na área do dólar, tirou-lhe a possibilidade de restaurar as correntes do comércio de antes da guerra, em particular no que toca às importações de alimentos do Sudoeste da Europa.

A terceira estimativa das necessidades do país para o primeiro ano, de vigência do Plano Marshall, e que foi apresentada à reunião de Paris com aprovação das autoridades anglo-americanas de ocupação, reduzia o total do "deficit" previsto para a balança de comércio exterior para 1,2 bilhões de dólares. As importações não deverão atingir os 2 bilhões e as exportações serão aumentadas para 730 milhões de dólares. As importações de carvão deverão ser de 6 milhões de dólares, parte das quais já está sendo remetida pelos Estados Unidos; as de alimentos atingirão 900 milhões, soma essa essencial para garantir a ração diária normal de 1.800 calorias. As importações para a indústria atingirão 1 bilhão de dólares, contra 50 milhões em

1947. Outras importações atingem as seguintes somas:

	Milhões de dólares
produtos químicos	110
celulose e papel	56
equipamento para fôrça, ferrovias e minas	128
artigos de consumo, fumo e café	98
mercadorias para os mineiros (inclusive alimentos)	45

As exportações deverão atingir 730 milhões de dólares, contra 222 milhões no ano passado. As madeiras, o ferro velho (sucata) e o carvão ainda serão responsáveis pela metade dêsse total, contra 72% do de 1947. Outras mercadorias atingirão os seguintes totais:

	Milhões de dólares
produtos químicos	10,2
produtos farmacêuticos	2,8
máquinas	52
produtos de fundição	16
veículos	29
artigos de eletricidade	9
artigos de fotografia	13
relógios e outros aparelhos de mecanismo delicado	11
cerâmica	10
raiom-têxteis	16
algodão-têxteis	30,8
lã-têxteis	21

Todo o plano gira em tôrno do carvão. A produção das duas zonas está ainda 48% abaixo do nível de 1936. A indústria absorve atualmente 50 milhões de toneladas, contra 200 milhões na Grã-Bretanha e 75 milhões na França, embora o mínimo considerado necessário seja de 59 milhões de toneladas. Êsse mínimo, porém, corresponderia a uma produção diária de 310.000 toneladas. No entanto, a produção atual é de apenas 270.000, em média. A elevação considerada é esperada pelo recrutamento e treinamento de novos mineiros.

◆

IMIGRAÇÃO PARA A AUSTRÁLIA

◆ *No momento* em que se verifica como custa caro importar alimentos para o povo inglês, é natural que Sir Staford Cripps e outros meditem sôbre a possibilidade de levar o povo inglês ao encontro dos alimentos. Assim, certas declarações do Ministro da Imigração da Austrália deixaram entrever que há algum projeto grandioso em elaboração. Se o plano será simplesmente o de promover a emigração ou se desenvolverá a idéia de que a mão de obra especializada deverá ser distribuída pela Comunidade Britânica tendo em vista a defesa nacional, é o que resta saber. Em todo o caso, os prospectos da imigração para a Austrália são incertos.

No entanto, é certo que não será possível admitir no país 250.000 imigrantes inglêses, como foi sugerido. A quota anual de absorção na Austrália é de cêrca de 2% da população, ou seja, 140.000 pessoas, metade das quais provém do crescimento vegetativo no próprio país. No ano em curso, o govêrno da Austrália está esperando receber 70.000 imigrantes, dos quais 30 a 35 mil provenientes da Grã-Bretanha, o restante sendo distribuído igualmente entre europeus (dos quais 10.000 deslocados) e nor-

O Futuro da Borracha

O GRUPO de Estudo da Borracha, reunido recentemente em Washington, divulgou um comunicado sôbre a produção e o consumo mundiais de borracha, do qual consta a tabela abaixo transcrita:

PAÍSES	Produção de Borracha natural (1000 tons.) 1948	1949	PAÍSES	Consumo de borracha (1000 tons.) 1948 Natural	1948 Sintética	1949 Total
Malásia	675	700	Estados Unidos	576	392	917
Indonésia	370	460	Grã-Bretanha	205	5	225
Ceilão	90	90	França	93	9	117
Indo-China	45	80	Canadá	33	20	49
Borneo Britânico	62	65	Holanda	12	—	14
Outros	149	152	Outros	393	7	425
TOTAL	**1 391**	**1 547**	**TOTAL**	**1 312**	**433**	**1 747**

Um excedente na produção de cêrca de 80.000 toneladas é esperado para 1948, enquanto um excedente ainda maior é previsto para 1949. No entanto, o Grupo de Estudo adverte que "a estimativa deve ser olhada com muita precaução". Ainda assim, depois de examinados os algarismos divulgados, o Grupo declarou "que não há necessidade ainda de um acôrdo comercial".

E' evidente que os Estados Unidos não têm interêsse em manter alto preço artificial da borracha natural. A indústria norte-americana da borracha sintética apresenta-se mais ou menos estável, recentes experiências sugerindo que o produto natural só pode oferecer competição na questão do preço — o que significará um corte drástico no nível atual de 1 s. 3/4 d por libra-pêso. No entanto, os estoques estratégicos de borracha do govêrno dos Estados Unidos são reconhecidamente baixos; assim, é provável que as aquisições de borracha natural, naquele país nos próximos meses sejam aumentadas. Além disso, o programa de defesa do país tende a fazer aumentar o consumo norte-americano de borracha natural, embora seus efeitos não se façam sentir ainda por algum tempo. Êsses dois fatôres são provavelmente considerados como suficientes para estabilizar o mercado que, mais cedo ou mais tarde, ver-se-á em face de uma crise de super-produção.

A produção de borracha tanto da Indonésia como da Indo-China tende a crescer de modo significativo em 1949. Se nesses dois países as condições políticas se estabilizarem, a recuperação das plantações poderá seguir o ritmo das da Malaia, o que provocará forte aumento nos suprimentos. E' possível que as árvores restantes dêem um grande rendimento inicial, uma vez que pouco antes da guerra grande parte das plantações foi renovada com árvores de alto rendimento. No entanto, as fábricas e plantações da Indonésia sofreram mais danos do que as da Malaia e seu reequipamento será mais demorado. Se a produção dessas duas áreas exceder de muito as estimativas do Grupo de Estudo, o equilíbrio entre o abastecimento e a procura será rompido, a menos que os excedentes sejam absorvidos pelos estoques governamentais.

A Indústria Madeireira na Suécia

ESTIMA-SE o crescimento anual da madeira na Suécia em 47.600.000 metros cúbicos. Em 1947, a produção foi de 46.300.000 metros cúbicos, inclusive casca, o que representa um decréscimo de 10% sôbre o ano anterior. Da quantidade produzida, 16 milhões de metros cúbicos destinaram-se às serrarias, 12.600.000 às fábricas de pasta para fabricação de papel e 17.700.000 para lenha.

As exportações de madeira em 1947 continuaram a ser prejudicadas pela grande proporção que continua a ser empregada como combustível. A tabela abaixo mostra o confronto das cifras dêsse ano com a média do período 1935-39:

	EXPORTAÇÃO (standards)	
	Média 1935/39	1947
Madeiras moles, serradas	577 800	331 700
Idem, aplainadas	171 200	42 971
Vigas	23 112	7 832
Dormentes	2 546	8 860
Tábuas para caixa	54 570	34 882
TOTAL	829 228	426 245

Os principais destinos da exportação sueca de madeiras foram, ainda êm "standards":

Grã-Bretanha	180 000
Holanda	70 000
Bélgica	43 000
Dinamarca	24 000
França	12 000
Grécia	9 000
Noruega	5 000

As vendas e embarque só começaram a ser efetuados a partir de maio de 1947, devido às dificuldades em fixar a quota de exportação.

O consumo interno de madeira foi de 700.000 "standards", o que representa um acréscimo de cêrca de 40 por cento sôbre o verificado nos anos de guerra. Os regulamentos impostos a fim de garantir o abastecimento do mercado interno exigem que os exportadores vendam 50% da quantidade disponível para consumo no país. No fim do ano de 1947, as serrarias e "lumber yards" tinham grandes estoques. Os preços de exportação subiram substancialmente no comêço do ano mas depois se estabilizaram, apresentando ligeira tendência para a alta. No mercado interno, os preços-teto fixados para as vendas foram mantidos.

Nota — 1 "standard" = 4,672 metros cúbicos.

te-americanos. A emigração particular de cidadãos britânicos já é muito maior do que comportam os meios de transporte: as 35 mil pessoas que esperam passagem nos navios levarão de dois a dois anos e meio para conseguí-lo. A Casa da Austrália ainda está recebendo cêrca de três mil pedidos semanais de licenças de imigração.

No entanto, qualquer emigração britânica planejada para a Austrália ou outro qualquer Domínio é impossível enquanto Londres não definir o que seja "emigração planificada" ou resolver se a dispersão da mão de obra especializada fôr mais útil à defesa do que perniciosa para a produção. Além disso, sucede que o govêrno da Austrália ainda não calculou a capacidade de absorção para os anos próximos, o que ainda mais dificulta as previsões da imigração no futuro.

◆

AÇÚCAR NA TCHECO-ESLOVÁQUIA

◆ *A colheita* de beterraba para açúcar foi muito pequena, razão por que a produção de açúcar para o ano em curso foi estimada em apenas 370.000 toneladas métricas, contra 660.000 na safra 1946-47. A produção de 1947-48 será, assim, insuficiente para abastecer o mercado interno; no entanto, a Tcheco-Eslováquia deverá ainda exportar parte dessa produção, não só para fazer face aos compromissos anteriormente assumidos com a finalidade de conseguir divisas estrangeiras, mas também para manter os meios de escoamento habituais. Em consequência disso, foi necessário reduzir a ração normal mensal de 1.500 gramas por pessoa para 1.200 gramas, além de diminuir a quota dos restaurantes e indústria. A Tcheco-Eslováquia exportou, na safra 1946-47, um total de 193.000 toneladas, principalmente para a Suíça, a União Soviética, a Áustria, a Hungria e a Noruega.

◆

PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS NA POLÔNIA

◆ *O número* crescente de veículos a motor na Polônia é atribuído em parte à produção nacional e em parte ao material de guerra excedente de diversas marcas, inclusive muitas que foram montadas com peças de veículos alemães danificados.

O declínio da população resultou em maior proporção de veículos por habitante do que a verificada antes da guerra. A imprensa polonesa apresenta os seguintes dados sôbre o registro de veículos:

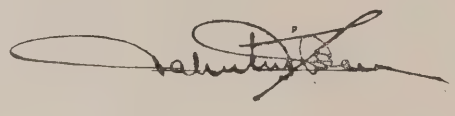
	Número	
	Agora	Antes da guerra
Automóveis de passeio	28 200	26 700
Caminhões	40 765	12 182
Motocicletas	28 500	12 061

	Veículos por habitante	
	Agora	Antes da guerra
Automóveis de passeio	1/857	1/1 206
Caminhões	1/589	1/2 916
Motocicletas	1/800	1/3 000

(Conclui na página 129)

MUITO IMPORTANTE

Sôbre a Indústria Nacional



A Faculdade de Engenharia Industrial da Universidade de São Paulo, notável empreendimento que o Padre Saboia de Medeiros vem realizando com impressionante dedicação, inaugurou a 21 do corrente, em seu salão nobre, o retrato de mais um benfeitor — o Sr. Thomas J. Watson. A inauguração foi solene, prestando o estabelecimento, a indústria e o comércio — que o prestigiam — e a sociedade paulista, decidida homenagem ao ilustre homem público americano que concorreu para o melhor aparelhamento da Faculdade com espontâneo e valioso donativo.

Nesta oportunidade, o Sr. Valentim Bouças, representando o homenageado, em cujo nome agradeceu, pronunciou as seguintes palavras, cuja importância e objetividade levam-nos à transcrição na íntegra.

Tempo de leitura: 25 minutos.

FOI na manhã de 3 de março de 1933, no trem de Pennsylvania que corria entre New York e Washington, e que nos levava para assistir à posse do Presidente Roosevelt, que o meu velho e grande amigo Thomas J. Watson, viveu um dos seus momentos mais felizes — O Conselho de Administração (Board of Director) da IBM, aprovara e adotara o seu grande e novo programa, pelo qual as escolas e os laboratórios passavam a ter um papel ainda mais preponderante através maiores e custosas instalações. Dizia-me êle: Acabamos de consolidar o futuro de nossa organização, pois com as escolas e os laboratórios elimina-se o ponto de saturação, o que nos vai permitir um progresso constante. Produtor e Consumidor, perfeitamente protegidos, dão-se as mãos. A escola técnica recebendo os elementos a todo o instante vindos dos laboratórios, permitirá que possamos produzir melhor e mais economicamente, e dêste programa se beneficiará automaticamente o cliente (consumidor). Produzir melhor, mais e em menos tempo — essa a sua preocupação. Os resultados são extraordinários.

Em repetidas visitas aos Estados Unidos, tive oportunidade de ver ainda Thomas J. Watson estimulando e premiando o ensino e a pesquisa técnicas. Vi êste grande líder da indústria — cujo retrato hoje se inaugura nesta Casa da Técnica ao lado do de outro fervoroso crente da especialização científica, Henry Ford — praticando um dos exercícios filantrópicos de maior expressão e de mais agrado da gente americana: a doação, espontânea e farta, de meios para a instalação ao lado das indústrias, de escolas, laboratórios e campos avançados de pesquisas.

Foi constante preocupação de Thomas J. Watson elevar o nível intelectual e a capacidade de trabalho dos milhares de homens que o cercam. Ao organizar-se, em 1913, a International Business Machines Corp., que transformou numa das maiores organizações industriais do mundo, Thomas J. Watson baseou sua política administrativa no aumento de rendimento do homem, do trabalhador, através um sistema educacional de primeira ordem e um perfeito serviço de assistência social.

Há mais de 35 anos, ao sentar-se pela primeira vez na cadeira de "chairman" da grande organização, é conhecido o seu gesto determinando que dali por diante não fôssem obedecidas prerrogativas hierárquicas no que se referisse ao tratamento dos trabalhadores. Em todos os casos, o objeto visado era apenas o homem. "The man" — fundamento da organização, foi aprimorado intelectual, moral e fisicamente, até conseguir Thomas J. Watson que o servidor da IBM atingisse um nível de eficiência e de vida que representa valorização ímpar da pessoa humana.

De que meios se serviu êste cidadão invulgar, cuja ação se transformou em função social de tanta importância para a Nação Americana, que cedo ultrapassou os limites

de sua organização para servir de exemplo apontado pelo próprio Govêrno dos Estados Unidos?

A educação, em primeiro lugar, a assistência social infalível e o recreio de espírito, conduzindo o homem e sua família a um estágio de vida superior — foram os meios empregados pelo homem que compreendeu a função moderna do capitalismo humanístico, e que não desejou preparar apenas técnicos para seu serviço, mas homens felizes, homens aptos ao trabalho e à percepção dos reais caminhos de dignificação da pessoa humana. Preparou, inflexivelmente, através de institutos de educação, estabelecimentos de assistência em todos os setores, campos de repouso, etc., construtores aptos e tranquilos, trabalhadores sem desespêro, líderes da inteligência e do trabalho.

Sempre me pareceu, nestas oportunidades, que o Sr. Thomas J. Watson simbolizava o próprio espírito americano, no êxito extraordinário de sua existência e no desejo sempre insatisfeito de progresso, no triunfo do lado prático da vida e na vontade de contribuir com tôdas as fôrças para maior velocidade do progresso científico, sobretudo no afã de valorizar o homem.

Agora, vejo, num momento de grande satisfação, que o americano que vi incentivando sua gente ao estudo da técnica nada tinha de egoísmo, nem pretendia que só o seu país penetrasse os segredos da ciência, e a utilizasse para dominar outros povos. Vejo que o doador de escolas e de laboratórios, cujos títulos honoríficos alcançados no campo educacional representam a maior parte das homenagens com que tem sido tributado em vários países, é um universalista, um humanista, um espírito confiante na fôrça da colaboração. Sim, porque a homenagem que hoje se presta a Thomas J. Watson representa o reconhecimento de brasileiros, entre os quais me incluo, à sua dádiva, à esforçada pedra com que concorreu, êle, o americano do norte, para que os moços do nosso país tivessem aquilo que tanto necessitam — ambientes propícios ao estudo das técnicas.

O gesto de Thomas J. Watson é uma contradição, uma réplica aos que procuram modelar o espírito americano nos limites estreitos do nacionalismo extremado e da ambição internacional.

A homenagem de hoje — em nome de cujo homenageado agradeço desvanecido — corresponde a uma anterior, prestada por Thomas J. Watson ao povo desta terra. A homenagem de sua confiança na gente brasileira, da certeza de que ajudando a fundar escolas aqui lavrava em boa terra. E nada me parece mais feliz na comunhão de duas nações amigas do que esta troca de sementes do progresso.

Thomas J. Watson é idealizador e construtor de aparelhos eletro-mecânicos de tão avançado grau técnico que se incumbe de tarefas antes confiadas ao espírito humano. A sua crença na técnica tem sido, portanto, a fé que lhe animou ao êxito. Concorrendo para a difusão no Brasil do ensino da técnica, êle como que transmite aos moços brasileiros um pouco desta fé, que é a mesma que tem levado os americanos do norte ao extraordinário avanço industrial, e, consequentemente, ao gôzo das conquistas científicas mais do que qualquer outro povo no mundo.

Sacerdote de Deus, o Padre Roberto Saboia de Medeiros é um imbuído também desta fé, mas dela transformada em benefício social, por meio de uma ação que se tornou, afinal, a alavanca de muitas realizações de vulto entre as quais se destaca a Faculdade de Engenharia Industrial, fundada há pouco mais de dois anos, em abril de 1946, e já dona de tão valiosos laboratórios e provida de mestres de tanto valor.

Eis por que — meus senhores — sinto-me particularmente feliz neste momento em que vos falo, sob a influência de várias circunstâncias que nos conduzem à apreciação de aspectos particulares do progresso do Brasil.

Em nome de Thomas J. Watson, agradeço a homenagem prestada pela Faculdade de Engenharia Industrial. Êle não a desejou, posso assegurar-vos em que o conheço de perto. Mas sensibiliza-se com ela.

Como brasileiro, conto-me entre os que se reúnem para exaltar-lhe o gesto. Outra coisa não merecem, êle e quantos têm concorrido para a fundação e manutenção desta Faculdade, cuja obra, de alta finalidade para a Nação, recorda-nos a figura de um grande brasileiro, dos mais ilustres, o meu velho migo e conterrâneo, o saudoso Senador Roberto Simonsen.

Sei, e me admiro depois de conhecer as proporções da obra, que esta Faculdade de Engenharia Industrial, tendo por finalidade ministrar cursos de engenharia aplicada, infelizmente escassos em nosso país, não visa lucro. Conta o apoio da indústria e do comércio, o que muito honra a ambos, e neste momento desenvolve sua atividade através a competência e dedicação de trinta professôres catedráticos, elevando-se seu corpo discente a mais de uma centena de alunos.

E', por conseguinte, uma instituição meritória nos vários sentidos em que pode ser apreciada, e para ela devem voltar as vistas não somente aquêles que pretendem um benefício direto, mas todos, dos administradores aos consumidores, que dela obterão lucros indiretos com a ajuda que dará ao progresso científico-industrial de nosso país.

Contam-me que os atuais alunos da Faculdade, a primeira turma dos quais só dentro de dois anos receberá diploma, estão já todos comprometidos e ansiosamente esperados por estabelecimentos industriais de São Paulo.

Embora atestando claramente o desespêro de nossas indústrias por técnicos, o fato não me surpreende. E isto por uma circunstância mais grave — a de que em tôda parte por onde tenho andado neste país, observei igual escassez de especialistas entravando o desenvolvimento industrial de zonas magníficas, e em outras estorvando o aproveitamento de grandes riquezas naturais.

A impossibilidade de renovação do elemento mecânico, da máquina antiga pela moderna, acarreta para a nossa indústria uma condição inferior em face da maior capacidade de produção a menores custos dos parques industriais modernos. A falta do elemento humano capaz, agrava esta situação de inferioridade.

Temos de convir que o ensino da técnica sempre foi precário no Brasil. Vivemos uma longa época do bacharelismo, ainda não de todo apagada. E como resultado tivemos uma falta de preparação humana para o surto industrial a que o país foi estimulado por diversas circunstâncias históricas internas e externas. Perturba-nos uma ausência de tradição técnica, tanto que na hora da necessidade temos de buscar no estrangeiro, na maioria dos casos, não apenas o mestre, mas também o operário especializado. E só nos salva, já que não podemos mandar vir a todos, a extrema versatilidade e a incomum capacidade de assimila-

ção do brasileiro, que logo penetra os pequenos segredos da técnica. Os seus vôos, todavia, têm de ser curtos, por não serem muito favoráveis as asas que não se prendem à base científica. Falta-lhes, também, a renovação e progresso de conhecimento pela constante educação técnica.

Muito tarde se instalaram no país, porque não dizer, as poucas escolas politécnicas, sempre frequentadas por poucos alunos em virtude de seus acanhados estabelecimentos. Ainda hoje estas escolas não se contam por mais de duas centenas, e não podem receber, pela exiguidade de salas de aulas e laboratórios todos os moços que as procuram.

As escolas de aprendizes artífices, os liceus de artes e ofícios, hoje transformados em escolas industriais, vieram mais tarde e sua ação sempre limitada. Não frutificaram, como devia, os exemplos magníficos de um colégio Mackenzie, do I. P. T. e raros outros. Data de poucos anos a instituição de escolas industriais mais positivas, e a própria indústria teve de compreender que devia operar diretamente no campo do ensino técnico.

Tive oportunidade de formar ao lado de Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi na tarefa da criação do órgão que superintende estas escolas, o SENAI, e a apreciação do panorama, ainda não modificado fundamentalmente, leva-me a exortar todos quantos se interessam pelo progresso industrial do país a que concorram na medida de suas fôrças pela difusão do ensino da técnica entre nós.

Não sei, neste ângulo, de exemplo mais útil do que o que nos dá a América do Norte.

Ali a técnica é venerada como elemento básico do progresso industrial. E as indústrias nela se firmam para uma expansão de benefício coletivo. Assim, a ela dedicam somas apreciáveis que se transformam em escolas e laboratórios de primeira ordem, de atividades paralelas às indústrias. São inumeráveis os exemplos de fundações e institutos de pesquisas mantidos pelo dinheiro da indústria, e dêles têm saído, é inegável, as maiores conquistas da química e da física modernas.

Como industrial, que sou, e no estudo dos problemas econômicos, a que me obstino, posso sentir tôda a gravidade do problema.

Dêste e de outros que afligem a indústria nacional, problemas para os quais tem a Nação de encontrar solução uma vez que a indústria encabeça as suas fôrças vivas.

Ainda agora, honrando-me o Govêrno com a missão de representar o Brasil como um dos mais modestos membros do órgão central da Comissão Mista Brasileiro-Americana, que ora empreende estudos sôbre os recursos nacionais e possibilidades de investimentos em nosso país, descortino o amplo horizonte que nos abre uma política de franca e leal cooperação, como posso perceber as nuvens negras que se escondem aqui e ali.

País jovem, dotado de amplas possibilidades econômicas, deve o Brasil, sem nenhuma dúvida, encorajar os investimentos nos setores de atividade que interessam diretamente a seu progresso, de modo a encontrar os elementos suficientes ao atendimento de todos os seus problemas. Constituiria êrro grave a aceitação de normas econômicas demasiadamente rígidas que viessem a impedir ou restringir a entrada de capitais estrangeiros. Aliás nossa Constituição é profundamente sábia neste setor. No entanto, se é verdade que as próprias condições do mercado interno nos levam a admitir a inexistência de campos de ação saturados no Brasil, é, por outro, incontestavelmente certo, que devemos defender determinados setores industriais, pela razão muito simples de que, não lhe sendo permitido livre progresso técnico, por motivos independentes de sua vontade, ruinosa lhe seria a concorrência de indústria mais avançada pelo aproveitamento de oportunidades negadas às que primeiro acreditaram e confiaram em nosso país.

Estou convencido da função social da indústria. Desejaria que ela progredisse tanto, que o país viesse a usufruir os benefícios da grande produção a baixo custo. Todavia, por motivos de várias ordens, o progresso industrial brasileiro não se pode processar ordenadamente, segundo o plano ortodoxo dos interêsses nacionais. Alguns setores avançam mais que outros, e alguns vêem recusadas ou entravadas suas pretensões de progresso. Não seria justo, por conseguinte, a permissão de entrada livre de capitais destinados preferentemente aos setores tecnicamente enfraquecidos, com a derrota final do esfôrço nacional sem conceder a êstes a oportunidade do tempo, para o seu reaparelhamento. E' imperativo não esquecer ainda os compromissos impostos à indústria nacional pelas leis trabalhistas, as quais, se por um lado protegem o trabalhador, por outro criam problemas técnicos muitas vêzes insuperáveis diante das desastrosas consequências financeiras.

Por outro lado, sendo vastas as possibilidades nacionais, seria desastroso, como já acentuamos, a discriminação rígida, absoluta inapelável.

Há de se encontrar o justo têrmo, como as obras de hidráulica contêm e orientam as grandes correntes dágua. Em liberdade absoluta, elas tanto fecundam como destroem nas grandes cheias. Submetidas à disciplina dos canais de irrigação e diques, são notavelmente benéficas, o que não seriam se seu curso fôsse apenas brutalmente desviado para outras zonas.

As nações seguem, na sua fase de progresso, o mesmo princípio que determina o crescimento do homem.

Embora desejemos nos vestir pelo mesmo figurino das grandes nações industriais somos levados a compreender que aquêles têm de obedecer a um corte para o seu tamanho de adulto. Nós, em matéria de indústria, ainda estamos em plena adolescência. Nossas medidas não podem ser idênticas, nem sujeitas ao padrão atual dos grandes. Temos de adaptar as medidas que êles usavam quando tinham a nossa idade. Quando crescermos, poderemos então tratar do mesmo corte, adotar as mesmas medidas. Por enquanto, nem apertadas de mais, nem exageradamente folgadas. Quantum satis...

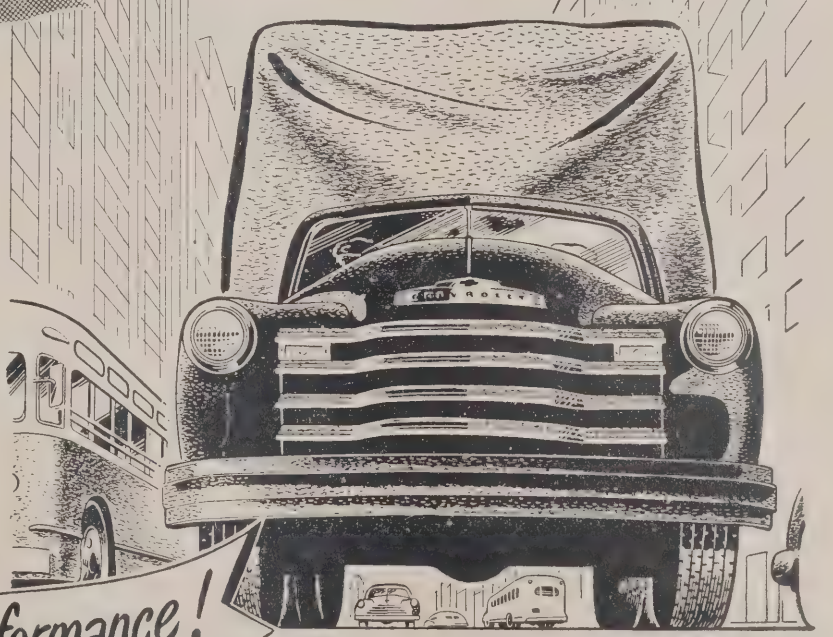
O principal é que encontre o país, por intermédio da inadiável roupagem nova da indústria, na forma de renovação técnica, e de elementos para o desenvolvimento em outros setores, a alavanca do progresso. E estou confiante de que encontrará, principalmente nesta tarde, em que tantas circunstâncias se reúnem para nos infundir confiança na colaboração dos homens e no futuro do país; confiança que nos revela o gesto de um Thomas J. Watson, confiança dos homens paulistas que enfrentam as resistências naturais e vencem, confiança no valor da ciência, confiança no trabalho humano, persistente e infatigável, que nos transmite o Padre Saboia de Medeiros, erigindo, pedra por pedra, esta Casa da Técnica!

McCann

Repare nisto:

Tão macio como um carro de passeio!

Direção suave e molejo especial! CHEVROLET escreve agora mais uma página na história dos transportes apresentando realmente um caminhão tão fácil de dirigir como um carro de passeio, de movimentos prontos ao menor comando, camarada do motorista... e da carga também! CHEVROLET continua na vanguarda como o líder dos aperfeiçoamentos mecânicos... isto explica por que CHEVROLET é o caminhão que mais se vende - no Brasil e em todo o mundo!



1º em performance!

PRODUTO DA GENERAL MOTORS

Chevrolet

Para Vendas e serviço procure os concessionários autorizados da

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

CRÔNICA PARLAMENTAR

Pessimismo e Otimismo no Orçamento

NA discussão da proposta orçamentária para 1949 tivemos, durante o mês de setembro, o tema de maior e mais vivo interêsse para o ângulo em que nos colocamos nesta resenha das atividades parlamentares. Foi, na verdade, um debate que assumiu proporções surpreendentes, dando lugar a que se enunciassem pontos de vista duramente contraditórios e viessem à luz prognósticos sombrios uns, otimistas outros; até mesmo o fantasma da ditadura foi vislumbrado por entre as maciças e áridas colunas de cifras, que ilustravam e serviam de fundamento à mensagem presidencial. Os pareceres e opiniões emitidas na Câmara tiveram larga repercussão na imprensa e por uns dias a opinião pública acompanhou com verdadeira paixão o debate em tôrno do orçamento.

Mas comecemos do princípio, que foi o parecer do deputado Horácio Lafer na Comissão de Finanças. E registremos desde já o tom pessimista, a atitude algo alarmista com que se manifestou o ilustre representante de São Paulo. Isso não quer dizer que o parecer Lafer não seja um trabalho de interêsse para quantos acompanham os problemas ligados à eleboração orçamentária. Ao contrário, há nêle muitas observações e sugestões que merecem ser refletidas.

De início o sr. Horácio Lafer se mostrou intranquilo com o crescente aumento da despesa pública. De 1943, ano que tomou como base, para 1947, as despesas da União duplicaram. Chamou a atenção para o fato de que, de ano para ano, o orçamento federal consigna verbas cada vez maiores para atender serviços regionais, nos Estados e Municípios. Ora, argumenta, implica na centralização, ou seja numa ameaça à estrutura política da República, à ditadura em suma.

Daí a necessidade de uma reação do Parlamento contra o que denomina a mendicância dos Estados junto ao poder central, reação que poderá fazer mediante o expurgo de tôdas as verbas que não sejam precipuamente de âmbito nacional. Iniciado neste ponto, o parecer prossegue numa crítica cerrada ao sistema de arrecadação de impostos, à má distribuição de pessoal nas repartições fiscais e outras considerações.

Vejamos, porém, os dados concretos com que joga o parecer. Com as alterações aceitas pela Comissão de Finanças, que importaram em aumento de ..... 1.084.694.057,00 cruzeiros (cabe aqui estranhar que a rubrica Presidência da República foi contemplada com um aumento de 1 bilião e 100 milhões de cruzeiros), o panorama que se desenha é êste: despesa aprovada — 16.828.235.272 cruzeiros; receita proposta — 16.548.150.000 cruzeiros. O confronto revela um "deficit" de 281.785.272 cruzeiros.

Situação pouco lisonjeira dirá o leitor. Há mais, todavia. Há o projetado aumento de vencimentos dos civis e militares, isto é, um aumento de despesa de 1 bilião e 600 milhões de cruzeiros. Consequentemente, somadas as duas parcelas, chega o sr. Horácio Lafer a êste resultado — "deficit" para 1949 de .. 1.881.705.272 cruzeiros.

REMÉDIOS

Naturalmente que o relator teria de propôr medidas para equilibrar o orçamento. Não havia de ficar apenas no pessimismo do diagnóstico. A racionalização da despesa pública é uma das medidas propostas pelo sr. Horácio Lafer. Sugestão feliz, não há dúvida, pois que nesse particular muito temos a fazer. O aumento de impostos é outra e inevitável sugestão.

Aqui temos de distinguir. E' evidente que o impôsto de renda é uma fonte em que o Erário poderá abastecer-se. Ninguém ignora, no entanto, que essa tributação incide de maneira injusta e cruel sôbre os pequenos salários, agravando as dificuldades gerais. Ora pedir mais impôsto sôbre a renda, mas pedir indiscriminadamente ao grande e ao pequeno contribuinte, seria positivamente aprofundar uma injustiça e um êrro. Lembra o sr. Lafer que em 1947 apenas foram feitas em todo o país 310.323 declarações de pessoas físicas. Seria oportuno que o deputado paulista verificasse naquela cifra as percentagens de contribuintes que percebem rendas (digamos assim por uma transigência com a praxe) até 60 mil cruzeiros anuais e os que têm rendas superiores a essa quantia. Verificará que os pequenos contribuintes são em avultado número e contribuem com um total relativamente insignificante, enquanto os grandes contribuintes é que garantem o pêso da arrecadação.

Com êste reparo queremos chegar à conclusão de que o impôsto de renda poderá ser uma fonte de suprimento para o govêrno, somente entendemos que o govêrno deve pedir a quem realmente pode pagar e não ao pequeno contribuinte já asfixiado pela alta constante do custo da vida.

O recurso ao impôsto de consumo é outra medida e das mais infelizes, sugerida pelo sr. Horácio Lafer. Matéria delicada, que foi objeto de crítica de um deputado que também se ocupou do orçamento. Em breve, tôda a Câmara estará contra o impôsto de consumo.

Pelo menos dois partidos tomaram atitude decisiva contra o aumento da tributação que influi diretamente no custo de vida, a UDN e o PR. E a

Câmara se viu acusada de atentar contra o povo, aumentando-lhe as atribuições, quando o Executivo nada lhe pedia.

Uma questão técnica — aumento de impôsto, corte de despesa, aumento da taxação direta ou indireta — e outra política — aumento de impostos contra o povo sem pedido do Executivo — passaram a constituir preocupação da Câmara em consequência do Parecer Lafer.

Felizmente, os deputados compreenderam. E cerraram fileiras contra o aumento do impôsto de consumo.

Apresentado o quadro sombrio do "deficit", o relator concluiu o seu parecer com estas palavras: "Êste "deficit" poderia ser anulado, se o Congresso resolvesse rejeitar os aumentos de despesas constantes das emendas oferecidas ao projeto de Orçamento. Não adotando essa solução restam as que acima apontamos".

OUTRO PESSIMISTA

O voto que o deputado Fernando Nobrega proferiu sôbre a proposta orçamentária acompanha, senão agrava, o pessimismo do relator. Foi bastante incisiva a crítica do deputado paraíbano, para quem a proposta enviada à Câmara pelo govêrno "não se recomenda pela sinceridade e pelo conteúdo".

O sr. Fernando Nobrega diz que as narrativas do relatório da Receita são alarmantes e segue afirmando a necessidade de medidas enérgicas, medidas de salvação pública. Circunscrevendo a sua crítica aos pontos que considera essenciais, o sr. Nobrega contesta que seja favorável a posição do Tesouro no Banco do Brasil, uma vez que essa alegada posição favorável decorre de um depósito existente naquele estabelecimento de crédito, proveniente da emissão de papel moeda para as operações da Carteira de Redesconto e que o govêrno pretende fique definitivamente incorporada à circulação geral do país. Acha também que as previsões sôbre a arrecadação do presente exercício são precárias, porque baseadas em balancetes parciais, lembrando ainda a queda alarmante das rendas aduaneiras.

Entende o sr. Fernando Nobrega que o impôsto de consumo não poderá render no futuro exercício nem mesmo o total estimado pelo relator, depois da redução de 114 milhões de cruzeiros e com a queda das rendas aduaneiras o "deficit" que teremos de enfrentar será, na realidade, de 3 biliões de cruzeiros. E concluiu com energia, afirmando a sua formal desaprovação a qualquer aumento de tributos, sobretudo o de consumo que fere mais diretamente a coletividade.

Mais pessimista do que o sr. Lafer, o sr. Fernando Nobrega teve o mérito de dizer com sinceridade algumas verdades, talvez duras, que precisavam ser ditas.

A CRÍTICA DO SR. LEVY

Já o sr. Herbert Levy é de opinião que o seu colega Horácio Lafer andou de um lado para outro, do pessimismo para o otimismo. Êle próprio se inclinou para a penumbra de um pessimismo menos pronunciado.

Contestou o relator na parte em que êste interpreta como indício de prosperidade a maior arrecadação do impôsto sôbre vendas mercantis no Distrito Federal e em São Paulo, porque, argumenta, êsse fenômeno decorreu do aumento do impôsto, da elevação dos preços e da exportação de mercadorias que haviam sido armazenadas durante o período da guerra. Também o maior consumo de energia elétrica a que aludiu o sr. Lafer, o deputado Levy é de opinião que se trata, em grande parte, de fatôres de produção transferidos da agricultura para a indústria, pois o quadro da produção agrícola permanece sombrio, sendo simplesmente alarmante no que diz respeito ao café.

Igualmente se rebelou contra a assertiva do relator de que o orçamento seja um caminho para a ditadura. O aparelho fiscal vigente, afirma, tudo dá à União e tudo nega ao Município. Por isso, os deputados que conhecem de perto as necessidades locais procuram satisfazê-las com as verbas que reclamam, afim de atender a serviços essenciais que os Municípios não podem realizar.

O deputado paulista pediu, afinal, que se procure o tão almejado equilíbrio orçamentário por intermédio das duas providências que sugeriu: moralização do mercado de títulos federais e melhora do aparelho arrecadador. E terminou pedindo que se organize em bases racionais a nossa política econômica e fiscal, embora manifestasse dúvidas em relação à capacidade do govêrno para fazê-lo.

UM OTIMISTA

Ainda bem que os debates em tôrno da proposta orçamentária não ficaram somente nestas vozes melancólicas de pessimismo, vozes tristonhas de quem teme pelo futuro. Um otimista surgiu na arena para contestar com firmeza os maus agouros. Foi o sr. Luís Viana.

Começou chamando a atenção para o tom pessimista do parecer do relator, que, a seu ver, só poderá acarretar consequências danosas, contribuindo para aguçar a crise psicológica que atormenta o país, isso no momento em que as estatísticas oferecem índices animadores de prosperidade. E indaga: Quem está certo? O presidente Dutra ou o sr. Horácio Lafer? Os cálculos da proposta do govêrno ou os do relator? E' êsse o primeiro problema a examinar.

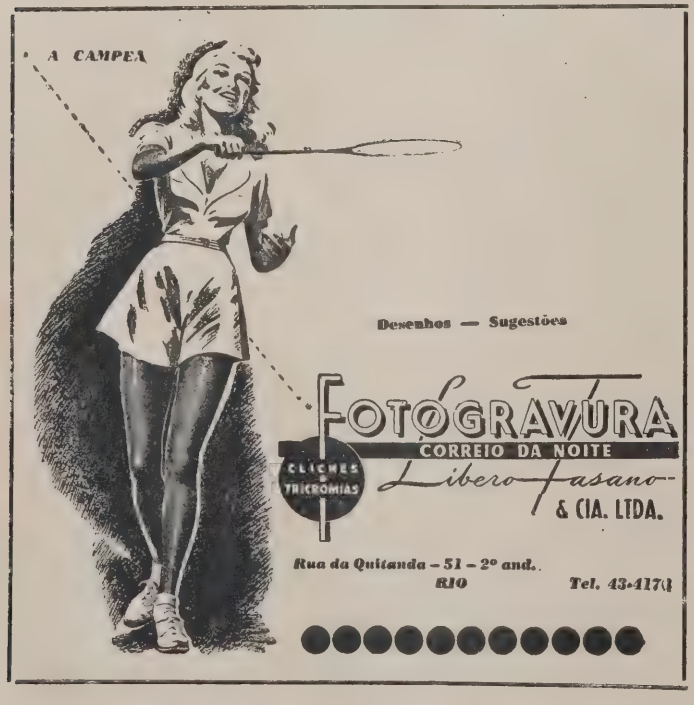
Louvando a prudência com que foi elaborado o Orçamento, o deputado Luís Viana afirma que não se pode considerar exagerada a proposta governamental. Portanto, não se justificam as reduções feitas pelo relator na estimativa da Receita. Essas reduções se fizeram sentir no impôsto de importação (460 milhões de cruzeiros), no impôsto de consumo (114 milhões) e na transferência de fundos para o exterior (150 milhões).

Eis os argumentos do sr. Luís Viana. Quanto ao impôsto de importação, afirma que já estamos reto-

mando o ritmo da normalidade, tanto assim que em junho último importamos mais do que em qualquer mês do ano passado. Logo a previsão do Executivo, baseada em aumento de 10 por cento sôbre a arre- e mais 25 dêste exercício — 2 milhões de cruzeiros — e mais 25 por cento do aumento de tarifas, é absolutamente módica. Equilibrada e sensata parece ao sr. Luís Viana a estimativa referente ao impôsto de consumo. A previsão para 1948 foi feita numa base de 12 por cento da arrecadação do ano anterior e os dados existentes demonstram um aumento de 15,2 por cento. Não se deve considerar exagerada a previsão atual com um aumento de 8,7 por cento em relação a 1948. No que tange à rubrica de transferência de fundos, assevera o sr. Luís Viana que a arrecadação provável dêste ano é de 600 milhões de cruzeiros, sendo a previsão para 1949 de 640 milhões, não se devendo esquecer que qualquer diminuição de volume de importação será compensado pela alta dos preços no estrangeiro, como está ocorrendo.

A contestação do deputado baiano ao seu colega paulista estendeu-se também ao capítulo dos remédios propostos para corrigir o "deficit". A majoração de algumas rubricas do impôsto de consumo mereceu radical condenação. Crítica sem dúvida pertinente é que se refere à pretendida majoração sôbre artigos de luxo, com a qual seriam arrecadados cêrca de 800 milhões de cruzeiros. Na realidade, o grosso dessao importância proviria dos ônus lançados sôbre o fumo e as bebidas, inclusive refrigerantes, isto é, artigos de consumo generalizado entre as classes menos favorecidas.

A posição assumida pelo deputado baiano justifica as conclusões a que chegou — uma de oposição a qualquer aumento de impostos, outra em favor da aceitação da proposta do govêrno, dentro da qual, acredita, existe o desejado equilíbrio orçamentário.



AUMENTO DE VENCIMENTOS E INQUILINATO

Na pauta dos trabalhos parlamentares continuaram êsses dois problemas de tão grande interêsse.

No Senado, o projeto de aumento recebeu várias emendas com a consequência de ter retardado o seu andamento. De um modo geral, pode-se afirmar que os servidores públicos terão o tão desejado reajustamento. Ainda que isso represente para o Tesouro um pesado ônus, é inegável a justiça da medida, porquanto as condições de vida permanecem inalteradas, isto é, continuam dificílimas e sem esperanças de desafogo. Daí a necessidade de atender aos reclamos daqueles que empregam as suas atividades no serviço público. A propósito convém insistir em que cabe ao govêrno adotar medidas complementares tendentes a evitar a especulação e ao mesmo tempo estimular a produção para que as vantagens do reajustamento de vencimentos não seja na realidade um sacrifício inútil.

No que respeita à lei de inquilinato, cumpre aos deputados examinar com as maiores cautelas êsse grave problema. Todos sabemos que a habitação é um dos itens mais pesados nos orçamentos domésticos das classes média e trabalhadora. Agravá-lo parece-nos um êrro. Naturalmente que é preciso atender a certos aspectos que o assunto oferece, contudo não se deve perder de vista esta verdade — que o direito de morar é hoje em dia o mais contestado de todos os direitos.

ANIVERSÁRIO DA CONSTITUIÇÃO

No dia 18 de setembro comemorou-se o segundo aniversário da Constituição brasileira. Um fato da mais alta significação para a vida pública do país, pois nos relembra a data em que reingressamos na vida legal em bases democráticas.

Nas duas casas do Congresso o evento foi festejado. Nada mais oportuno do que celebrar a nossa Carta Magna e pedir para ela o respeito de todos.

Um acontecimento de grande relêvo a registrar foi a visita ao Congresso do presidente do Uruguai, sr. Batlle Berres. Uma festa de cordialidade e repercussão continental, que serviu para reafirmar os laços da tradicional amizade que irmanam o Brasil e o Uruguai.

A registrar também os protestos do Parlamento brasileiro contra o ato brutal que foi o assasínio do conde Folke Bernardotte, mediador da ONU na Palestina, e contra a prisão de um estudante brasileiro pela polícia do ditador Franco. Protestos êsses que demonstram a repulsa do nosso povo, através dos seus representantes, aos processos de violência e coação.

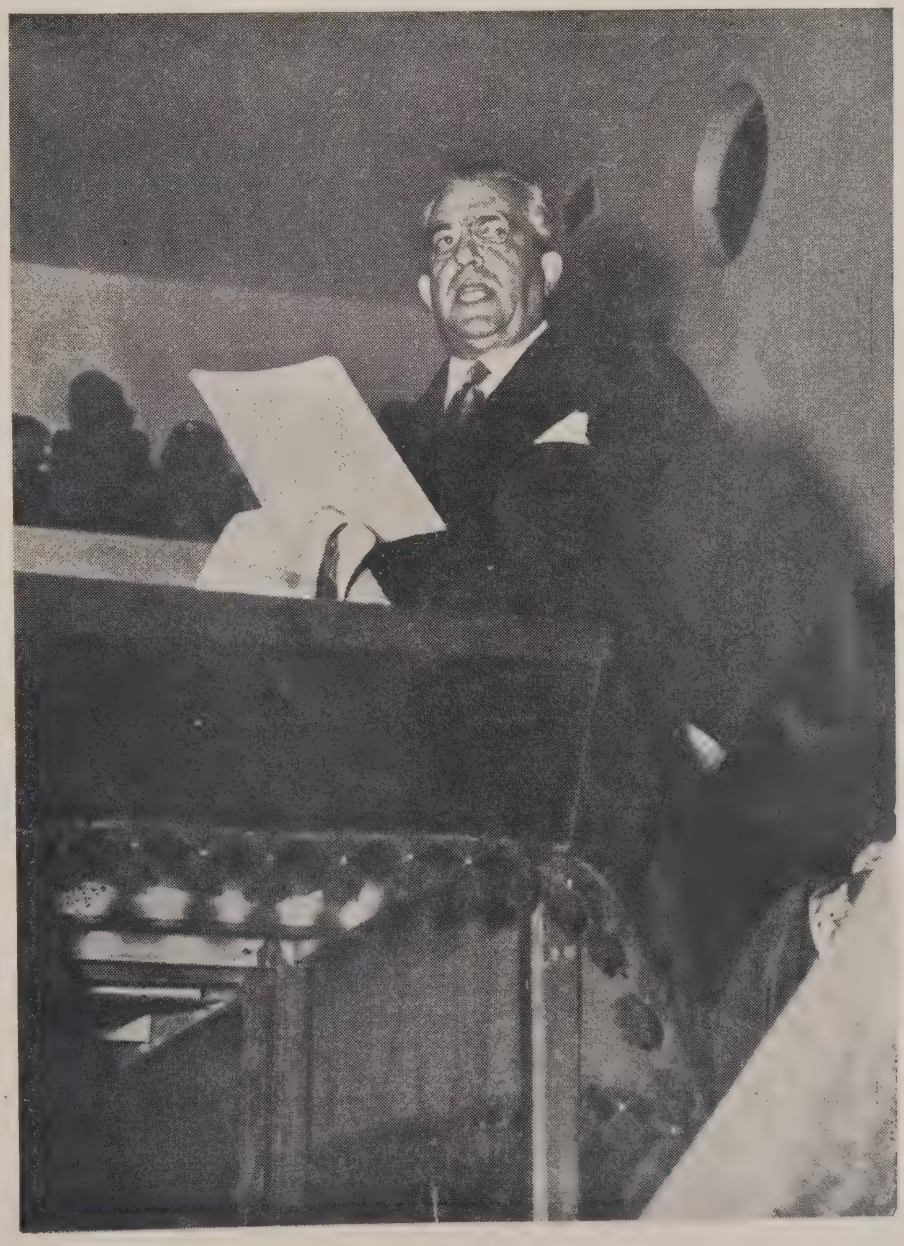
Retrato Econômico do Brasil

FOI com o maior desvanecimento que, faz algumas semanas, recebi dos vossos enviados, o convite para visitar Taubaté, onde deveria receber as homenagens da mocidade do Vale do Paraíba. Nunca recusei oportunidades que me tenham sido oferecidas de travar conhecimento com Estados, Municípios ou Cidades do Brasil; nunca perdi ocasiões que me tenham propiciado para travar contatos mais estreitos e mais afetivos com pessoas ou grupos de pessoas do meu país. Muito tenho viajado pelo Novo e pelo Velho Mundo: tenho estado em muitos países habitados pelas mais diversas raças, das mais diversas formações histórico-políticas. Nestas minhas peregrinações, quase sempre interêsses do Brasil tem se aliado aos meus próprios interêsses, mercê da confiança que em mim têm depositado os nossos governantes nestes últimos vinte anos. Mas, cada vez que saio do nosso país, sinto uma necessidade maior de melhor conhecer o que realmente somos, para melhor avaliar aquilo que realmente poderemos ser. Afeito aos problemas de nossa vida econômica e financeira, tenho a seu respeito os meus pontos de vista formados e sou daqueles homens que se vangloriam da fidelidade aos seus princípios, mesmo reconhecendo que esta fidelidade quase sempre não é a construtora de glórias fáceis. Mas os obstáculos são também um estímulo e a confiança no futuro está acima de qualquer dúvida.

Atendendo ao vosso convite aqui estou, pronto a me submeter aos ditames da vossa hospitalidade e de vossas generosas demonstrações de simpatia, aceitando-as não propriamente ao cidadão ou ao indivíduo, mas como um refôrço ao ânimo de luta que herdei dos meus antepassados. Quero, porém, deixar sempre aberta a porta para, quando julgardes oportuno, fazerdes sentir as vossas críticas ou então pedir contas, ao homem, do crédito que lhe haja sido aberto em vossa confiança.

E assim procedo confiante sobretudo na mocidade, nas gerações que frequentam as escolas ou se iniciam na prática das profissões a que foram levadas pelas próprias inclinações, porque na mocidade

O Sr. Valentim F. Bouças quando pronunciava sua conferência no salão do Country Clube de Taubaté.



Às portas da cidade, o Sr. Valentim F. Bouças foi recebido por uma comissão composta de professôres, alunos dos colégios locais e figuras de destaque da sociedade.

está a maior riqueza que pode almejar um país também jovem como é o Brasil, onde não obstante todos os esforços de quase quatro e meio séculos de descoberta e de 126 anos de independência política, mal aflora para a vida.

Êste, a meu ver, é o maior elogio que poderemos fazer a nós mesmos e aos que antes de nós aqui nasceram e para aqui vieram dar o melhor do seu trabalho, da sua inteligência, do seu amor. Podemos descortinar, hoje com muito mais clareza, qual seja o papel que nos está reservado no futuro, como um país e como uma parte integrante da humanidade. Os conflitos que turvam as relações humanas em nossa época agem como poderosa fôrça clarificadora, levando os homens a assumirem atitudes claras e enérgicas, não obstante semelhante procedimento possa exigir dêles o sacrifício da própria vida.

Se é entre a fornalha e a bigorna que o ferreiro dá a têmpera ao aço, é entre a casa e a escola que o homem adquire consciência do seu valor, forma o seu caráter e aprende a discernir, dentro da própria vida, a importância de viver às claras, assumindo a responsabilidade dos próprios atos. Os tons escuros da frouxidão, da imparcialidade, do conformismo, servem apenas aos parvos, aos tíbios. Ser a favor disto ou daquilo; ser contra isto ou aquilo, deve ser atitude definida, da qual decorrem consequências a que se não deve fugir. Aceitar por comodismo ou por indiferença, pura e simplesmente, é renunciar ao espírito de luta.

Os alunos do Colégio Estadual, da Escola Normal e das Escolas de Comércio de Taubaté, com o apoio do professorado e dos elementos mais destacados da sociedade local, fundaram um Centro de Estudos Econômicos, ao qual deram o nome do Sr. Valentim Bouças, secretário do Conselho Técnico de Economia e Finanças, do Ministério da Fazenda.

No dia 24 de setembro próximo passado teve lugar a instalação solene daquela agremiação, cabendo ao Sr. Valentim Bouças pronunciar uma conferência sôbre o tema "Retrato Econômico do Brasil", cuja íntegra publicamos nestas páginas, ilustrada com flagrantes colhidos nas solenidades e visitas que tiveram lugar na importante cidade do Vale do Paraíba.

AUTODIDATA

Digo-vos estas coisas pois tenho raízes profundas lançadas numa vida onde cada dia tem sido um novo combate. Como a maioria de vós, nasci de gente humilde, e, ainda há pouco mais de um mês, em conferência que pronunciei ao Rio de Janeiro, salientava o orgulho que sinto dos meus pais, êle, espanhol, cedo imigrado para o Brasil e ela uma mulher e mãe como milhares de outras nascidas naquela Mãe Pátria que é Portugal. Sem ter esquecido o céu sob o qual nasceu, nem a terra que primeiro foi palmilhada pelos seus pés, soube porém amar o Brasil onde se radicou, soube integrar-se à nação nova e aqui construir o edifício de sua própria vida, pelos laços da família, cimentando pelo trabalho uma pequenina parte de nossa estrutura econômica e social. Como deve acontecer a muitos de vós, comecei a trabalhar cedo, dividindo o tempo com o estudo. Na gloriosa cidade de Santos

tirei um modesto diploma de comércio, título dos mais caros à minha vaidade. Depois disto, tenho sido um autodidata. Tenho encarado a vida como uma escola, em todos os seus momentos; tenho me defrontado com passos bons e maus, e, nas alternativas, tenho encontrado sempre novas resistências, ânimo redobrado para o começar o dia seguinte.

Como esta digressão um tanto personalista não tenho a pretensão de oferecer aos jovens do Vale do Paraíba lição ou exemplo, mas apenas um paralelo. Se confio na mocidade brasileira, esta minha confiança provém muito especialmente por que sei de onde ela provém; porque acredito na sua capacidade de discernimento, como capaz de escolher, neste momento onde maiores e mais profundas são as divergências entre o Oriente e o Ocidente, qual o seu verdadeiro lugar, lugar êste que é o do Brasil, nação latino e cristã, portadora de tradição, habitada por uma gente que tem na liberdade o apanágio único de tôdas as suas lutas, desde aquelas que procederam à proclamação da Inde-

Depois de saudado por um representante das classes estudantis, o Sr. Valentim Bouças cumprimenta-o; em baixo, o Dr. Felix Guisard faz a apresentação do conferencista.

Em Taubaté está instalada uma grande escola do SENAI, que conta inclusive, com um internato onde estão reunidos jovens de todo o Vale do Paraíba. Aqui está um aspecto colhido por ocasião da visita a êsse estabelecimento de ensino profissional.

pendência, até a que ora travamos, contra o predomínio, em nossa terra, de idéias exóticas que, sob promessas falazes, escondem os intuitos da mais negra e degregada escravização do homem e subordinação do seu espírito!

PREDESTINAÇÃO DO PARAÍBA

O convite que me foi feito, assumiu desde logo os contornos de um compromisso inadiável. O encontro com uma falange de moços, no Vale do Paraíba proporcionou de pronto uma associação de idéias que definem a predestinação desta impôrtante área na vida econômica do Brasil. Distribuindo-se por dois Estados — São Paulo e Rio de Janeiro — tem marcado as épocas distintas da vida brasileira. Na sua região mais ao Norte surgiu um dos mais importantes parques de produção dos tempos coloniais, com a fixação da cana de açúcar, em 1536, levada por Pero de Góis, na antiga Vila da Rainha, hoje cidade de Campos. Com o açúcar viveu o Vale do Paraíba o seu primeiro fastígio, servindo de alicerce para a criação de um dos mais interessantes núcleos de vida rural, onde tantos brasões se fizeram e de tantos homens se alevantaram e projetaram como beneméritos da Pátria.

Depois, descendo extremo Norte, chegou o café, que entrando pelo Norte do Vale, denunciou-se desde logo como uma lavoura insatisfeita, em busca de melhores áreas. Tendo os seus centros primitivos de cultura assentados em Vassouras, Piraí, Valença, Paraíba do Sul, São João Marcos, Barra Mansa e Rezende, atingiu finalmente a velha Província de São Paulo, cuja produção, em 1825, não ia além de modestas 141.663 arrobas, o que correspondia então a 15,25% da produção total do Brasil. Em 1836 o município de Taubaté já concorria com 23.607 arrobas e, dezoito anos mais tarde, daqui saíam 354.730 arrobas, o que lhe valia o segundo lugar dentre os demais municípios cafeeiros.

Instintivamente, porém, o homem conduzia as culturas de maneira a evitar a linha do trópico, abaixo da qual o clima não as favorecia e demandava, assim, as grandes florestas de terra virgem. O Oeste, mal desbravado pelos bandeirantes, era a grande voz misteriosa exercendo os atrativos do mistério apenas aflorado. Segundo Sergio Milliet, em seu "Roteiro do Café", atrás do café e por vêzes à sua frente penetram as ferrovias. "De 1797 a 1836 anda-se ainda devagar. Acompanha-se o caminho do burro, a trilha; procura-se o núcleo já habitado para as experiências. Mesmo assim oito lustros bastam para abarrotar de cafeeiros todo o Vale do Paraíba e parte das terras mais férteis das regiões próximas da Capital, colonizadas pelo açúcar. Passados 19 anos o panorama novo nos apresenta aspecto de pleno dinamismo. 2.737.639 arrobas de café enriquecem a zona Norte,

Na hora da sopa, num jardim de infância da grande escola mantida para os filhos dos operários da Companhia Taubaté Industrial.

cuja população aumenta concomitantemente de 40%".

E, neste mesmo estudo, aquêle ilustre pesquisador paulista acrescenta: "Nova geração ascende e temos diante de nós um quadro inteiramente diverso. A prosperidade da zona Norte se mantém. Mas a terra dá sinais de cansaço, e a produção decresce um pouco. A população porém ainda beneficia das condições econômicas favoráveis e aumenta de mais 60%. Inúmeras cidades consolidam seu destino: Taubaté, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Mogi das Cruzes".

A ABOLIÇÃO

Com a libertação dos escravos e a proclamação da República, em 1888 e 1889, respectivamente, houve ensejo para que se observasse os resultados de um fenômeno singular. Enquanto, em São Paulo, desde muitos anos, se verificava um surto imaginatório de grandes proporções, o que permitia a transformação dos métodos de trabalho e aparelhava a economia para substituir o braço servil pelo braço livre, os grandes fazendeiros fluminenses insistiam na aplicação do braço escravo. Nestas condições, o ato assinado a 13 de maio de 1888, pela Princesa Isabel, viria a corresponder à derrocada da produção fluminense, tanto de café como de açúcar. Um inquérito levado a efeito pelo dr. Carlos Pinto de Figueiredo, revelava que o declínio da cafeicultura no vizinho Estado do Rio iria se desenrolar com rapidez: declinava a produção tanto pelo cansaço das terras, como pela falta de braços. Desde cedo o café se manifestava como um exauridor de solos. Em compensação, em São Paulo, tudo marchava rápido no sentido ascendente, com estradas de ferro, imigração e o auxílio dos cofres públicos.

Sofrendo as alternativas da abolição e da impropriedade dos métodos de exploração no Estado do Rio, e da atuação consciente das elites rurais de São Paulo, o café atingiria a República já com a crescente predominância da praça de Santos sôbre a do Rio de Janeiro. O cansaço das terras, verificado no Estado do Rio, já começava a fazer sentir seus efeitos na parte do vale do Paraíba do Estado de São Paulo. Grandes porém eram as responsabilidades da República sobretudo pelo rumo que sob o seu comando tomava a política econômico-financeira que havia sido delineada pelo último govêrno da monarquia, chefiado por Ouro Preto. À depreciação da moeda correspondera uma elevação súbita do preço do café. Isto que se repetiu algumas vêzes mais para o futuro, criou a idéia de que

a moeda desvalorizada correspondia a bom preço para os produtos da terra. Mas êste bom preço numa moeda que ia perdendo sustância, ia equivalendo, cada vez mais, a menos valor de boa moeda de curso internacional, no caso a libra esterlina. Ramalho Ortigão, no seu lúcido estudo sôbre o meio circulante nacional, escreveu: "Pensando, ao mesmo tempo, resolver os problemas que se lhes deparavam com o aumento do custo da produção (consequência inevitável da moeda que se desvalorizava), atiraram-se, sem conta nem medida, as novas plantações, principalmente no Estado de São Paulo, dando origem à superprodução de que adviria uma crise".

E continua Ramalho Ortigão: "Pode dizer-se, com segurança, que o protecionismo tarifário levado ao exagêro, e do qual depois resultou grande crise industrial e considerável baixa dos preços do café, que por sua vez, teve como consequência dificuldades gerais e depressão prolongada, não só para a indústria agrícola mas para todo o país; o desequilíbrio financeiro dos Estados por vêzes incidindo, por fenômenos de refração, sôbre as próprias finanças da União — são efeitos imediatos e naturais da inflação monetária".

LIÇÕES DO PASSADO

Eis como, meus senhores, também na prática da economia, as melhores lições proveem do próprio passado; e por cuidarmos de conhecer tão pouco os precalços que temos sofrido e os êrros que temos cometido, é que ainda hoje insistimos em pretender curar a dor de cabeça que se origina do mal estado do fígado com uma simples aspirina.

Aquela crise, porém, viria ter o seu desfecho no cenário desta vossa cidade de Taubaté, não sem antes longas e duras lutas. Em 1895, por exemplo, fazia-se ouvir na Câmara dos Deputados, a voz de um representante fluminense — Érico Coelho — propondo que a União assumisse o monopólio da exportação do café. Mas nada feito. Os estoques eram bastante grandes e as cotações não eram de todo más. Em sua Mensagem ao Congresso Nacional, em 3 de maio, de 1896, Prudente de Morais se referia à enorme expansão da cultura cafeeira. Logo depois, os Estados produtores promoviam uma reunião em Petrópolis, com o fito de organizar larga campanha de propaganda, sistemática e contínua, para a conquista de novos mer-

O ensino comercial conta com uma frequência numerosa. Há uma velha e tradicional escola, além dos serviços do SENAC.

cados. O govêrno federal desejava cooperar mas a sua situação financeira era má e repousava no café, dependia dêle. Em 1897, continua a depressão, Bernardino de Campos, ministro da Fazenda de Campos Sales, apresenta um estudo sôbre a situação cafeeira, proconizando a adoção da lei Torrens, e a acentuava: "As necessidades da lavoura têm aumentado consideràvelmente. A cultura de hoje reclama maior vulto de capitais, porque o custeio se torna mais oneroso".

A 15 de Novembro de 1898 Campos Sales assume a presidência, depois de haver negociado o "Funding-Loan", o que concorreu para desafogar a situação financeira do país. Mas já no segundo semestre dêste ano, alguém que se assinava "Mercator" sugeria, pelas colunas do "Jornal do Comércio", que se destruísse 20% da safra total. Em 1899, quando Joaquim Murtinho auferia a primeira vitória de sua política financeira, logrando um "superavit" orçamentário de 38.000 contos, a lavoura paulista gemia sob o pêso de 440.000 contos de dívidas. Em fins de 1901 e começos de 1902, debateu-se em São Paulo a idéia da destruição dos cafés baixos. A safra anunciava-se colossal e cogitou-se logo de restringir a oferta mediante o impôsto de 20% em espécie, sôbre todo café exportado e a eliminação positiva do que pudesse ser negociado com o resultado dêste empréstimo. Surgem então nada menos de quatro projetos de valorização, da autoria respectivamente de Francisco Sá, Rivadávia Corrêa, Joaquim Pires e Fausto Cardoso. Quintino Bocaiuva, governador do Estado do Rio, submete aos governos de São Paulo, Minas e Espírito Santo um plano de valorização. Numa reunião de fazendeiros, em Campinas, o dr. Costa Machado propõe ao govêrno uma emissão de 200.000 contos, lastreada por café e a ser resgatada em dois anos, pagando-se ao lavrador 24$000 por saca de café bom entregue ao govêrno para tal fim.

Como vêem, não faltavam remédios. Todos pràticamente eram médicos e cada um apresentava o

Alunos do Colégio Estadual Monteiro Lobato e da Escola Normal de Taubaté se reuniram num interessante momento de confraternização. Professôres e alunos se fizeram ouvir em breves discursos e números de arte.

seu receituário que logo mais caía sob o combate da opinião dividida. E, nesta altura, em outubro de 1901, a Conferência Internacional para o Estudo da Produção do Café, reunida em Nova York, fazia sentir "que nunca a produção e o consumo da mercadoria haviam sofrido perturbação alguma tão séria quanto a do momento." A 1.º de outubro o estoque mundial era de 13.000.325 sacas. São Paulo, ante a inação do govêrno federal, tomou a sua medida: proibição de plantio de novos cafeeiros! Entre 1890 e 1902 a produção nacional elevara-se de 4 a 15 milhões de sacas.

Em 1903 o Legislativo ocupou-se muito da situação cafeeira. Finalizando um relatório Davi Campista fazia um apêlo aos fazendeiros: plantar menos e melhor. Já em 1903, porém, começa a se admitir a necessidade do govêrno adquirir e retirar do mercado cinco milhões de sacas. Na sua mensagem de 1904 o presidente da República — Rodrigues Alves — lembra que a superprodução força a baixa dos preços, que o estoque a 31 de dezembro de 1903 era de 13.694.000 e que tudo indicava ser a próxima colheita ainda maior que as anteriores, 1905 seria assim mais um ano no curso das dificuldades. O ano seguinte, porém, logo de início, seria marcado por uma resolução que vinha sendo reclamada de muito tempo.

Renascia o crédito nacional como resultado de uma política financeira de linhas determinadas mas em compensação, a crise econômica tomava corpo cada dia. Em seu relatório de 1905, Leopoldo Bulhões, Ministro da Fazenda, anunciava ao país a restauração

O Brasil e seu Petróleo

Ao tratar da questão petrolífera, declarou o Sr. Valentim F. Bouças:

"Quando vemos surgir movimentos que lançam dísticos como o do "petróleo é nosso", estamos indiscutivelmente ante um novo Pina Manique. Bem sabemos o alcance dos nossos próprios recursos e temos a certeza de que com êles somente não lograremos erguer as tôrres dos campos de produção, de maneira a dar ao Brasil o combustível de que êle necessita para as suas máquinas, para os seus veículos. E o petróleo no jazigo em que o colocou a natureza, é como uma riqueza morta, à espera de quem a vitalize. E um país sem petróleo, sem energia, é como uma máquina que esteja parada por falta de combustível, é como um navio desgarrado. E o Brasil não está mais na idade de ser colônia, nem de ser escravo. De há muito proclamamos a nossa independência e de há muito redimimos o labéu do trabalho servil.

O PETRÓLEO

E aqui atingimos a um dos temas graves do momento: é triste dizer que semelhante gravidade tem decorrido especialmente da cobardia de muitos homens dizerem o que pensam, premidos pelo receio de se colocarem contra esta ou aquela facção ou embalados na esperança oportunista de tomarem o mais vantajoso partido.

O petróleo é, hoje em dia, um assunto vital para o Brasil e para o Hemisfério; para nós, a sua posse representa tanto quanto a da bomba atômica para os Estados Unidos. E' necessário, por conseguinte, que na solução do problema "nosso petróleo", não percamos de vista os legítimos interêsses da defesa do Brasil tanto econômico como militarmente.

Cuidemos de resolvê-lo e ao Estado, tal como aconteceu em Volta Redonda, cumpre o papel supletivo da iniciativa privada. Assim como serve de avalista para o crédito necessário a outros empreendimentos pode e deve ir buscar os meios precisos — financeiros e técnicos — para atender às exigências de uma produção petrolífera capaz de atender ao mercado interno. Solicito a cooperação do cidadão brasileiro e ela não lhes será negada, desde, é claro, que tenha o particular assegurado justa participação nas responsabilidades da direção da emprêsa. Reserve o Estado, para o Brasil e os brasileiros, a esfera nacional e acorde às companhias estrangeiras a possibilidade da exportação, sem no entanto abdicar de contrôle que resguardem os interêsses nacionais.

Mas, desde que as companhias criadas com a cooperação inicial do Estado atinjam um nível econômico, promova o govêrno a transferência de sua participação nas mesmas aos particulares, com as necessárias cautelas legislativas. Já então o petróleo brasileiro terá criado no país um índice de riqueza que permitirá aos brasileiros assumir a responsabilidade inteira daquilo que o Estado haja criado com a sua cooperação.

Tomemos uma atitude firme e decisiva, sem nos empolgarmos pelos que, sob o lema do "petróleo é nosso", traem o Brasil da mesma forma que os obstrucionistas da legislação necessária. Uns e outros não querem petróleo brasileiro; preferem que, cada dia, o Brasil pague a importância de Cr$ 5.000,00 ao estrangeiro pelo combustível que importamos.

Estamos, felizmente para todos nós, num regime democrático, construtivo, onde existe o Congresso Nacional composto dos verdadeiros representantes do povo e que neste momento, ante o debate nacional, saberão dar as leis que os interêsses do Brasil exigem com a maior brevidade.

Atingimos hoje em dia a um ponto em que é necessário, mais do que nunca, pensar na fixação econômica, delimitar cientificamente as áreas dos diversos produtos, restituir à terra aquilo que ela nos tem dado, ano após ano, pela sua uberdade, na riqueza dos seus frutos. Já não cabe, nesta nossa era da bomba atômica, o trabalho esportivo ou a economia da intuição. E' imprescindível planejar a economia brasileira!"

das finanças nacionais. A média cambial subira de 9½ em 1900 a 12 3/32. O ano de 1905 vira surgirem novos projetos de defesa e o conselheiro Antônio Prado, em setembro, definia as duas causas que a seu ver contribuiam para o encarecimento da produção do café, em relação à lavoura paulista:

1.° — os juros elevados que o fazendeiro pagava, de 12 por cento ou mais, pelas quantias indispensáveis ao custeio das fazendas; e

2.° — o salário do trabalhador, desproporcionado ao preço do produto.

TAUBATÉ

Discutia-se, já, o plano do Comendador Alexandre Siciliano, que se baseava em última análise na retirada dos mercados, pela retenção, do excesso do café disponível, prevalecendo esta retirada pelo prazo que fôsse julgado conveniente. Mas para sua execução fazia-se necessário dispor de uma vultosa soma a ser imobilizada. A pressão que se desenvolvia por todos os lados especialmente sôbre o govêrno de São Paulo levou-o a uma iniciativa ousada e decisiva: a 25 de fevereiro de 1906, nesta cidade de Taubaté, os presidentes dos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro assinaram um convênio que logo se transformou em eixo de tôda política cafeeira. Prevalecera nesta reunião o plano de Alexandre Siciliano e sôbre os seus resultados não se fêz tardar a tempestade.

Taubaté passaria assim a ter uma dupla importância na história econômica do Brasil. Tendo se constituido à base da primeira fase da produção cafeeira no Estado de São Paulo, Taubaté como Jundiaí, Campinas, Piracicaba, Sorocaba, Baurú e outras, mergulhando na crise que foi sempre em crescendo, soube atingir o seu ponto de equilíbrio antes da derrocada, sem no entanto desaparecer — com o Areais, Ubatuba, São Luiz do Paratinga ou Parnaíba.

A sua população municipal serve, melhor do que qualquer outro elemento, para definir as linhas de evolução. Em 1836 era estimada em 11.833 almas; em 1854, passava a 22.307, em 1886, 40.624, e, no recenseamento de 1920 eram apurados 85.433 habitantes. Quinze anos mais tarde — em 1935 — informam as estatísticas que havia se processado um declínio, descendo para 68.040 habitantes. A produção cafeeira, que fôra de 23.607 sacas em 1836, subira a 354.730 em 1854, a 360.000 em 1886, descendo a 222.147 em 1920 e elevando-se a 324.293 em 1935.

Após ligeiro colapso em 1920, e a grande depressão de 1930, Taubaté volta à prosperidade com a cultura da laranja, do algodão, da cana e da indústria pastoril. Informa Sergio Milliet e podemos verificar aqui, que "à própria urbanização da cidade se acelera, algumas fabricas se instalam".

Taubaté vivera, entre 1900 e 1930, o seu período de decadência. Possuía, porém, qualidades para vencer a onda que sôbre ela se abatera, beneficiou-se dos recursos que lhe haviam sido proporcionados pelo próprio café, valeu-se da dura lição e renasceu com o seu antigo vigor. Outras decepções tem sofrido, mas a cidade está curada da descrença e luta pelo futuro.

VOLTA A AMANHECER NO VALE

O Alvorecer dêste século, em que o nosso progresso foi assinalado de inesquecíveis melhoramentos materiais, como o saneamento e a modernização da Capital da República e a construção do seu cais do pôrto, para citar apenas êsses tão decisivos em seus efeitos práticos, projetou e realizou, também, um empreendimento que teria indiscutível influência pelos tempos a fora. Fruto do esfôrço de um grupo de homens empreendedores, foi construída a represa de Ribeirão das Lages, mais tarde acrescida com o potencial da ilha dos Pombos.

Naquela primeira instalação estava sem dúvida, um sinal do que esperava o vale do Paraíba num futuro muito próximo. A produção da eletricidade não significaria apenas o progresso e o confôrto para a cidade do Rio de Janeiro, mas serviria também como uma chave mágica a discerrar novas possibilidades econômicas, apontando aos homens de descortínio, entre as duas mais importantes cidades do país, uma área cortada, já pelos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil, oferecendo condições a um surto de rápida industrialização.

Infelizmente o nosso desenvolvimento político intelectual não acompanha tão de perto as necessidades do progresso material. Os técnicos já previam que em 1951, o mais tardar, terá sido atingido o teto da capacidade de produção de energia hidrelétrica das usinas do Vale do Paraíba e, em tempo útil, elaboraram os planos de sua ampliação, mediante importantes obras de engenharia hidráulica, iniciadas já há cêrca de um ano.

Se não forem imediatamente afastados empecilhos que se acumulam, as obras serão suspensas, o que representará um rude golpe, não apenas do Vale do Paraíba, mas no Brasil, que terá amputadas as possibilidades de progresso em uma de suas regiões mais importantes e, parar, nesta altura, corresponde a um verdadeiro colapso, de consequências mais graves que outros já sofridos e superados no passado.

A industrialização, que surgira tímida, a princípio, quando se esvanesceram as esperanças em tôrno do café, e sòmente em 1930 é que verdadeiramente, foi lançada um novo marco. Como que o Vale adormecera para acordar um dia sob o tinido dos marteletes, das perfuratrizes; o ruido dos compressores e o movimento incessante dos veículos de cargas. Lançavam-se os alicerces da usina siderúrgica de Volta Redonda e o importante parque industrial projetado seria como uma nova alvorada. Ali assistiriamos ao incandescente conúbio do coque metalúrgico, produzido à base do nosso carvão mineral de Santa Catarina, com o minério de ferro descido de Minas Gerais, do autoforno correu o gusa sob expansões de júbilo; depois foi a transformação da matéria prima no aço, aço em que hoje trabalhamos as chapas com que fabricamos vagões, os trilhos sôbre que rodam os nossos trens; amanhã teremos navios construídos em nossos estaleiros com o material fornecido por Volta Redonda e, também com o seu aço, forjaremos os nossos canhões para a defesa do patrimônio mo-

ral e material que temos construído no curso de quase quatro séculos e meio de revelação ao mundo.

Nas terras férteis do vale, quase que simultâneamente, assistimos ao surgimento de outras culturas; máquinas rasgam o solo, poupando o esfôrço do homem, aqui mesmo onde outrora homens de visão larga lançaram os imigrantes livres em substituição ao braço escravo. Pastagens se desdobram, oferecendo o ambiente necessário à melhoria dos rebanhos nacionais. As velhas cidades acordaram do sono em que haviam caído, agitadas, pela movimentação que se operava.

E, nesta mesma cidade de Taubaté, está o exemplo do pioneirismo de um Félix Guisard, erguendo fábricas, fazendo com que brotassem do chão as chaminés lançadas para o céu, como desejosas de assinalar ao Brasil o comêço de uma vida nova, hoje multiplicadas num progressista parque industrial. Aqui, neste município e nos vizinhos, simultâneamente com o esfôrço industrial, processou-se uma revivescência da agricultura, baseada, já, na policultura, onde são visíveis os esforços de racionalização, procurando-se, por meio destas atividades devidamente conjugadas, corrigir os erros do passado.

A responsabilidade do futuro é vossa, mais que de nós outros. E senso de responsabilidade é uma coisa de que muito se ressente o mundo neste instante. Os homens procuram dissociá-lo do caráter e, por isto, não é raro encontrarmos o exemplo mau nascido da boa vontade de um e do sensacionalismo ou da inferiorização moral, de outro. Muita vez chamamos um homem inteligente para colaborar conosco e, não raro, vemo-lo transformado em nosso inimigo, como uma víbora que mordêsse o seio que a amamentasse. Infelizmente o mau exemplo atinge à esfera das relações internacionais, como bem o documenta o procedimento da Rússia em face dos Estados Unidos. E aqui não me furto à citação de alguns números do mais alto interêsse, recolhidos de um recente artigo do sr. Baruch, divulgado na imprensa:

Receberam os russos, pelo "lend and lease", durante a guerra, material no valor de nada menos de 3 biliões de dólares, ou sejam 60 milhões de contos de réis — soma equivalente a cinco anos de tôdas as arrecadações brasileiras; isto sem contar os caças noturnos, a gasolina especial para aviação, não se devendo esquecer mais: 1.981 locomotivas, 3.786.000 pneumáticos, 375.000 caminhões, 52.000 "jeeps,"35.000 motocicletas, 415.000 aparelhos telefônicos, 15.000.000 de pares de botas que calçaram seus soldados para o avanço sôbre a Alemanha, 4 milhões de toneladas de alimentos, 500 milhões de dólares em máquinas operatrizes, 2.500 milhões de dólares em alumínio, cobre, zinco, chapas, etc., no entanto, o que assistimos hoje é o espetáculo dos amigos russos pràticamente cuspindo no prato em que comeram.

Devem, os moços de hoje, ter êstes fatos em conta; a lealdade é parte integrante e indivisível da responsabilidade e esta, em suma, deve ser traduzida pelo gesto de cada um afirmar suas convicções, definir seu lugar e defendê-lo quer na comunhão dos homens, quer na comunhão das nações.

Merece o Brasil, pelas suas possibilidades e pelo seu passado, o empenho do patrimônio representado pelas gerações novas aqui tão dignamente representadas. Se todos os argumentos não bastassem para cimentar nossa confiança no futuro, aqui estais vós, os jovens, que trabalhando e estudando preparai-vos para tarefas pesadas em dias próximos, cheios de confiança no Brasil. Sois o mais forte, o mais rico, o mais indiscutível de todos os argumentos!

RETRATO ECONÔMICO DO BRASIL

Escolhestes, como tema para esta palestra, um retrato econômico do Brasil. No momento em que se inaugura o vosso Centro de Estudos econômicos, ao qual conferistes o meu modesto patrocínio, desejáveis, por certo, que eu, dissertando sôbre aquêle motivo traçasse um roteiro para as vossas atividades, um esquema para as vossas pesquisas. E eu, vindo aqui, mostro-vos em primeiro lugar o Vale do Paraíba, procurando discernir no seu passado e no seu presente, as linhas já bem esclarecidas do seu futuro. E se assim faço, é por desejar ver repetido na escala nacional o exemplo que aqui admiro.

E' natural de todos nós vermos a grandeza que vai por fora e desconhecermos aquela que está em nós ou em nossa volta. Não cuidamos da medida em que crescem os nossos filhos, ou envelhecem os nossos amigos, se não quando dêles nos afastamos um pouco. Não há melhor vigia para sentirmos a grandeza do Brasil, do que viajarmos por terras estranhas. E' tal como o trabalho de um fotógrafo que, depois de bater tôdas as chapas de um filme, se recolhe ao laboratório para o trabalho de revelar. Aquela fita, inicialmente sem nenhuma significação, a medida que recebe os banhos no quarto escuro, vai deixando ver as figuras que foram focalizadas, até nolas oferecer em tôda a sua nitidez.

Hoje sois como soldados destacados para um vasto campo de batalha: a grande batalha do trabalho, aquela de que nascem os grandes empreendimentos, pela aliança da inteligência e do capital. Viveis numa terra livre e esta liberdade é a grande bênção que vos compensa a juventude e o próprio prazer da vida. Esta liberdade podeis defendê-la na paz lutando pelo progresso e pelo fortalecimento econômico do Brasil. Se desde 1822 somos um país politicamente livre, iniciamos a partir de então a tarefa de construir a própria liberdade econômica, complemento e lastro daquela. E só as nações econômicamente fortes podem reagir contra as falácias da escravidão que ora enverga as roupagens do falso nacionalismo, ora empunha armas nas tocaias, para ferir à traição.

A TAREFA DA FIXAÇÃO

Definindo o nosso processo econômico, dêle disse Normano que é "uma série de recordes sensacionais caracterizada por uma sequência de flutuações que espantam". Nos quatrocentos e cinqüenta anos de nossa história, avultam os sistemas econômicos que teem surgido e desaparecido e chegamos inclusive a compreender que cada um dêles serviria para que uma nação baseasse sua existência. Mas o fato é que nós, no Brasil,

temos preferido à fixação, a cômoda posição de assistir à coroação e deposição de "produtos-reis", num esfôrço que não chega a ser experimental por que não vai além de ocasional.

Esta é, sem dúvida, a mais precária de tôdas as características de nossa economia, que no seu nomadismo, no seu processo extrativo, nos mantém atrelados ao escalão dos povos econômicamente coloniais.

A cada rei que sobe ou a cada soberano que se apeia, sucede a sequência de uma crise. Se nos reportamos ao passado, veremos que já em 1691 o padre Antônio Vieira nos falava de uma inflação; numa de suas cartas escritas da Bahia, dizia então: "Ouço que na baixa da moeda perde esta praça mais de quinhentos mil cruzados. No Rio de Janeiro, com a mesma baixa, se acharam em um dia os que possuiam nove somente com cinco". Era o fenômeno consequência da corrida para o sertão em busca do ouro, quando pela atração de riquezas imaginadas os homens abandonavam a lavoura, largavam de mão o açúcar, e se embrenhavam para o desempenho de uma tarefa cujo alcance somente muito mais tarde se veio a compreender em tôda sua extensão: o desbravamento do continente no rumo do Oeste, o deslocamento de nossas fronteiras quase para as fraldas dos Andes. Também naquela época a farinha de mandioca escasseiou, mas não faltavam nas cidades, nem queijos flamengos, nem meias de sêda; diz o cronista que "mil bugiarias de França e outras partes, que se vendiam conforme o desejo, que delas mostravam os compradores", encheram o mercado. E por causa do ouro que provocava a perda dos corações, como dizia aquêle sacerdote, um outro cronista da época, Antonil, escrevia uma objurgatória: "Não há pessoa prudente que não confesse haver Deus permitido que se descubra das minas tanto ouro, para castigar com êle o Brasil".

Do ciclo do açúcar, o Vale do Paraíba oferece exemplo; e tal como aconteceu aqui, sucedeu no Norte. Mas foi precisamente o açúcar que serviu para o lançamento das bases de uma economia, foi êle o ponto de partida da fidalguia rural e ainda hoje pode-se dizer que numa vasta região brasileira não há família tradicional que não tenha o açúcar nos seus brasões. Serviu para aglutinar o nosso patriarcalismo de que as casas grandes são hoje, ao lado dos engenhos de fogo morto, o testemunho do passado: ruínas.

O algodão, produto nativo como a mandioca e o fumo, deveu seu surto maravilhoso às invenções do tear, do fuso e da máquina a vapor. A Inglaterra, pátria dos dois inventos, tornar-se-ia por longo tempo o maior centro têxtil do mundo, inscrevendo-se então como cliente ponderável da fibra brasileira quando, mais tarde, foi a nossa matéria prima desbancada, do mercado internacional, as regiões que haviam se notabilizado pela sua produção "encerram com um colapso sua brilhante e curta trajetória".

Para a nossa economia, o século dezoito atingiu seu têrmo em 1808, quando aqui chegou D. João VI, batido da Europa pelas hostes de Napoleão. Durante a longa centúria que então se findava, tínhamos assistido ao manietamento de iniciativas progressistas, cujo surgimento, na colônia, alarmava o Reino que de lá expedia ordens para que fossem proíbidas as manufaturas de tecidos a não ser daqueles grosseiros para uso dos escravos; era suprimido o ofício de ourives; era decretada a extinção da cultura da cana do açúcar no Maranhão, a destruição dos canaviais e engenhos de Minas e a extinção da raça muar; eram obrigados a regressar ao Reino todos aquêles que conquistassem uma determinada riqueza; era proíbida a cultura do trigo e da vinha...

Uma colônia que se fortalecesse econômicamente seria uma colônia em perigo. Seriam bem tristes as consequências das manufaturas que aqui se instalavam, dizia a El-Rei em 1784, o intendente geral de Lisboa, Pina Manique.

Estas lições do passado devem servir ao nosso presente.

PONTILHANDO A REALIDADE

Recordemos a configuração do mapa geográfico do Brasil. Lá no Norte está a Amazônia, a região Norte, representando 41,94% de todo o território nacional, ou sejam 3.571.612 quilômetros quadrados ocupados por 1.462.420 habitantes! Isto equivale a uma densidade de um habitante para mais de dois quilômetros quadrados. Lá estão, riquezas nativas, a borracha, as madeiras, o timbó, o guaraná; lá estão os minérios do Amapá, onde, ainda hoje, existem regiões, como a do Oiapóque, onde a grama de ôuro é unidade monetária, tal como em outros tempos; lá está uma intensa rêde fluvial escassamente aproveitada. Lá existe uma estrada de ferro construída s ô b r e dormentes importados da Austrália, por que ficava mais barato ir vê-los na Oceania do que tirar da própria floresta circundante.

Naquela dilatadíssima região geobotânica, que abrange quase a metade da superfície brasileira, a exploração, há séculos se caracteriza como de economia de coleta ou como de economia extrativa.

Deixando o Norte, encontramos o Nordeste: 972.275 quilômetros quadrados de área, 11,42% da área total do Brasil; 9.973.642 habitantes, distribuídos desde o Maranhão até Alagoas. Desde onde outrora o algodão fêz riqueza — o Maranhão até o Ceará —, está hoje o império das oleaginosas e das ceríferas; oiticica, carnaúba, babaçu, dentre outras. Está a região das sêcas a partir do Ceará e se estendendo pelo sertão; está o Rio Grande do Norte com o sal e Paraíba, Pernambuco e Alagoas com o açúcar. Mas também ali está, naquela vasta região, um celeiro de mão de obra que o Brasil todo reconhece e de que o Sul e o Norte sentem a influência: é o cabeça chata, batido pela natureza e pelo ambiente e no entanto encontrando sempre fôrças novas para resistir. E quando emigra, é portador do mal incurável da saudade, da recordação. E' o homem mais ligado à terra em que nasceu, que o Brasil possui.

A zona L e s t e, estendendo-se desde Sergipe, até o Distrito Federal, ocupando uma área de .... 1.261.757 quilômertos quadrados — 14,82% da área total — tem uma população de 15.625.953 habitantes. Nela tem começo a concentração da economia brasileira. Começando por Sergipe, a menor

Unidade da Federação, arrolhado, sem um pôrto para o movimento do seu comércio, ali está um dos Estados mais densamente industrializados das três zonas, em relação a sua extensão e a sua população. A Bahia é ainda um mundo desconhecido; as suas imensas riquezas minerais pode-se dizer que estão apenas afloradas. Não esqueçamos que lá está o ponto de partida do nosso petróleo. De lá sai o cacau e o fumo.

O Distrito Federal, finalmente, completa um corpo com o Estado do Rio. A zona Sul compreende 9,69% da área geográfica — 825.358 quilômetros quadrados — com uma população de 12.915.621 habitantes. Começando por São Paulo, vai até o Rio Grande. Aqui, sobretudo, se exerceu o fator da imigração estrangeira, graças ao que deve o Sul o deslocamento da importância econômica do Norte, isto é, do Distrito Federal à Amazônia. Aqui está a maior densidade de população por área, a maior rêde ferroviária e rodoviária, os portos mais importantes, os maiores parques industriais. Aqui está o café, o produto mais importante, aquêle que nos dá divisas para que importemos máquinas. Aqui, finalmente, está a grande concentração de riqueza e de progresso. Em cinquenta anos, a população do Sul aumentou de 11,68%, enquanto, relativamente, a do Nordeste diminuiu de 2,22 e a do Leste 10,60 por cento.

O Centro Oeste, finalmente, com uma área de 1.885.035 quilômetros quadrados, ou sejam, 22,13%, tem apenas 1.258.679 habitantes. Mato Grosso e Goiás estão vivendo o mesmo estágio da Amazônia.

E' preciso olhar esta extensão que é o Brasil com olhos realísticos e assumir as responsabilidade da tarefa com coragem. Neste momento preciso, vivemos uma transição. Tenho me habituado a explicar a conjuntura atual da vida brasileira como sendo uma crise de crescimento e, ao fazê-lo, tenho sempre em mente as dificuldades e os perigos que todos nós vivemos ao passarmos da adolescência para o estado de adulto. Há, em nossa consciência, alguma coisa a nos apontar, de dedo em riste, para um objetivo. Há, na parte Norte do Continente, uma nação cuja área territorial é menor que a nossa, que é quase de nossa idade e que, graças ao esfôrço de seus filhos, que nunca desdenharam a ajuda de amigos, tornou-se a mais poderosa nação do mundo. Não obstante a posição excepcional que ocupa, até hoje não deu mostras de se perturbar pela sua importância e pretender viver introspectivamente. Miremo-nos no seu exemplo e lancemos mãos à obra. Podemos fazer do Brasil o elemento de equilíbrio econômico no continente, de maneira a que haja lá ao Norte os Estados Unidos da América e cá, na parte Sul, os Estados Unidos do Brasil. Semelhante projeção, que lograremos se desejarmos trabalhar pondo de lado os preconceitos do nacionalismo estreito que nos tem feito recusar a colaboração de homens e capitais que nos tem sido oferecida, constituirá, por certo, um decisivo fator de paz para o mundo.

De nada vale pisarmos numa terra rica, cuja riqueza, porém, não podemos explorar. O berço esplêndido em que devemos repousar, não é, em absoluto, êste em que nos achamos deitados; mas, será aquêle que construímos lançando as raízes no solo, para que estas raízes nos tragam a seiva guardada, parada, morta como um capital escondido no colchão.

Jovens do Centro de Estudos Econômicos:

A obra que assistis no Vale do Paraíba, e na qual por certo colaborais, deve ser um esquema daquilo que se deve realizar em todo o Brasil. Projetai-a sôbre êsse país imenso, fazei difundir, de Sul a Norte o espírito daqueles que lhe construíram à grandeza; lançai pelos quatro cantos a semente de Taubaté e fazei praça do vosso gênio e de vosso labor, porque como no passado, êles ajudarão a construir a nossa grandeza econômica.

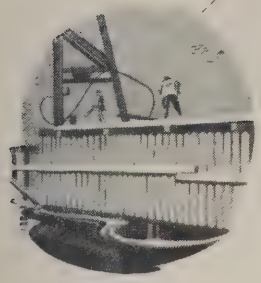
Vós tendes perante a história e perante o futuro imensa responsabilidade, qual a de conservar os ideais de liberdade, de democracia e de trabalho de vossos ancestrais; de por êles lutar, lutando contra os princípios bárbaros do coletivismo, porfiando pela harmonia entre os homens e os meios da produção, insistindo pela estreita colaboração entre o Capital e o Trabalho, porque só dela resultará a fôrça criadora de valores e riquezas.

Fazei, pois, de vosso "Centro de Estudos Econômicos" um centro de culto à vossa própria tradição cuidando de fazer que dêle se irradiem, por todo o país, os princípios de liberdade e de trabalhô que fizeram de Taubaté um símbolo de prosperidade econômica!

Dessa forma, estais certos, cumprireis a vossa missão, que é a de pensar e trabalhar pela grandeza do Brasil.

acumulando EXPERIÊNCIA...

ARMCO



...PARA SERVIR MELHOR

Em 42 anos de atividades a ARMCO vem acumulando valioso cabedal de experiência na solução de importantes problemas de engenharia. Isto lhe permite elevar continuamente o grau de eficiência técnica de seus serviços tanto na fabricação de materiais especializados quanto na aplicação dos mesmos em obras e construções de grande vulto.

É essa experiência que a ARMCO coloca à disposição de engenheiros, industriais e empreiteiros, facilitando-lhes a execução rápida de seus projetos e fornecendo-lhes o material adequado a cada tipo de trabalho nos seguintes campos:

ESTRADAS DE FERRO • TUBULAÇÕES FORÇADAS
ESTRADAS DE RODAGEM • DRENAGEM DE AEROPORTOS
ABASTECIMENTO DE ÁGUA • ESTACAS-PRANCHAS

além de muitos outros

ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A

Rua da Alfândega, 107 — Rio de Janeiro

RIO DE JANEIRO—SÃO PAULO—PORTO ALEGRE—CURITIBA—BELO HORIZONTE. AGENTES NAS OUTRAS CAPITAIS DOS ESTADOS:

Estudo de Região

Taubaté

Dinar Fout'Alegre

O Município de Taubaté, em pleno Vale do Paraíba, situado entre o Rio de Janeiro e São Paulo, servido pela Central do Brasil e pela rodovia que liga as duas metrópoles, é um dos mais importantes centros industriais do "hinterland". Em baixo vemos uma parte do conjunto de edifícios da Companhia Taubaté Industrial, a quinta fábrica de tecidos do Estado de São Paulo.

ESTIVE, em fins de setembro passado, na cidade de Taubaté, Estado de São Paulo, até onde fui, como convidado especial, assistir à fundação de um Centro de Estudos Econômicos, organizado por iniciativa dos jovens das escolas locais, com a cooperação dos respectivos corpos docentes. Êste Centro, a que os estudantes deram o nome do Sr. Valentim Bouças, acha-se destinado a exercer um papel de magna importância na vida do Va-

le do Paraíba, mediante a realização de inquéritos de valor prático indiscutível, podendo prestar inestimável auxílio não somente aos poderes públicos, como ainda às indústrias e ao comércio local.

Não se trata, porém, de uma organização com fins comerciais. O seu propósito é sobretudo cultural, visando encaminhar os jovens para contatos com assuntos de magno interêsse do país, quais sejam os da economia. A sua atuação, porém, se bifurcará em função da própria finalidade educacional de que se reveste: de um lado, pela difusão cultural, mediante a promoção de conferências e debates; de outro, atingindo o campo largo da prática.

Fotografia tomada nas instalações de destilação do xisto das jazidas de Tremembé. Com o óleo aí produzido é que trabalha a indústria de Taubaté. Em baixo, outra fonte de energia: a barragem em ampliação, no interior do município, sôbre um afluente do Paraíba. Os dois empreendimentos são devidos à iniciativa privada.

Neste edifício reuniram-se os governadores de São Paulo, Minas Gerais e Estado do Rio, para a assinatura do Convênio de Taubaté, raiz de tôda política de defesa do café.

E' necessário, porém, que não nos esqueçamos de alguns nomes, dentre os muitos que estão ligados às suas atividades iniciais. E, dentre aquêles, desejamos citar, em primeiro lugar, o do Dr. Mário Ferramenta, médico, empenhado numa série de estudos sociais aplicados ao trabalho industrial; do Acadêmico Antônio Ebram, saído dos bancos do Colégio Estadual de Taubaté para os da Universidade de São Paulo, do Professor Paulo de Campos Azevedo, primeiro presidente do Centro; do Professor José Alves Almeida Fêo, diretor do Colégio Estadual. Não há, na imensa omissão que fazemos, qualquer intuito discriminatório. Acreditamos que os nomes acima inscritos representam, sem dúvida, os líderes de um movimento simpático que contou, desde o início, com a cooperação de tôdas as classes sociais taubateanas.

Na velha e histórica cidade muitas foram as distinções que recebemos. Foram abertas tôdas as portas para que pudéssemos ver tudo e gratos são dentre outras, as recordações que guardamos da festa promovida pelos alunos do Colégio Estadual e da Escola Normal, numa reunião conjunta dos dois institutos, tendo à frente os seus professôres; da sessão de instalação solene do Centro de Estudos Econômicos, levada a efeito no Taubaté Country Clube, da recepção nos estúdios da estação de rádio local, em fábricas, fazendas, por tôda parte, finalmente.

O que aqui fica, à guisa de registro do que observamos, tem mais afinidade com uma reportagem, destas feitas à margem de um intenso programa, do que mesmo de estudo de região. Servirá, talvez, para despertar a atenção de homens de responsabilidade, para que vão a Taubaté ver, de perto, o que ali está sendo feito, como um exemplo do muito que a iniciativa privada, dotada de real espírito público, pode fazer em benefício do Brasil.

A cidade de Taubaté tem, desde muito, um lugar definido na história econômica do Brasil. Mesmo que desprezássemos todo o seu velho passado, de ponto de irradiação de bandeiras, que dali partiram com os mais diversos destinos e fins, iríamos encontrar, em pleno século passado, o importante núcleo do Vale do Paraíba como um dos centros em tôrno de que girava a produção cafeeira. E foi, numa como que deferência especial à posição que sempre ocupou na cafeicultura, que os governadores dos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, escolheram-na para sede do Convênio que lhe tomou o nome, realizado em 1906, e que passou, desde então, a constituir a fonte inspiradora de tôda a chamada política de defesa do café. Ainda hoje, quem visitar a velha cidade de Taubaté há de encontrar e, possivelmente, se hospedar no velho casarão onde se reuniram aquêles homens de govêrno, pontos altos de uma rica geração de administradores. Postado numa esquina, com frente para duas ruas, lá estão as suas paredes, pelo lado de fora, com a pintura amarela bem desbotada, marcadas pelas grandes letras em vermelho que identificam a natureza do estabelecimento: PALACE HOTEL.

Sofreu a região tôdas as vicissitudes provocadas pela natureza andeja da cultura cafeeira, mas como não nesceu cidade dessa riqueza econômica,

pôde sobreviver e encontrar outras razões para sua existência. Taubaté, hoje, casa a sua agricultura remanescente, presidida agora pelos princípios da racionalização, com um parque industrial florescente e diversificado. Cuida de manter o título honorífico de capital do Vale do Paraíba e, o afã de trabalho que se desenrola dentro de suas fronteiras municipais, bem nos dá uma idéia do que seria possível realizar por êste Brasil, desde o momento em que se conseguisse quebrar a atração centralizadora e monopolística das capitais, grandes e pequenas, pelo favorecimento a centros secundários no quadro administrativo, possuidores porém de condições essenciais ao desenvolvimento econômico, a fim de que pudesse o Brasil vir a oferecer um número maior de cidades progressistas, embora menores, nos quais seria possível uma vida de mais confôrto, de mais sossêgo e de mais operosidade.

E' bem verdade que Taubaté se acha favorecida por uma série de fatôres bem particulares. Um dêles, é se encontrar localizada em pleno Vale do Paraíba, onde depois de cessado o encanto do café, se começa a descobrir uma nova razão de ser, a qual vai, nos seus relêvos, desde as turbinas de Ribeirão das Lages até à exploração do xisto de Tremembé e, como consequência dêsse último fator, a extração do petróleo, em equipamentos ainda primários, o que, nem por isto, deixa de nos dar a sensação, diante do óleo pesado e escuro a escorrer, a idéia, concreta e sem demagogia, do nosso petróleo; se êstes são os pontos extremos, os intermediários se estabelecem na difusão de um parque industrial cuja existência foi assegurada pela possibilidade da energia elétrica abundante e a baixo preço, pelos esforços no sentido de se recuperar a riqueza do solo mediante o emprêgo da agricultura racional, completada pelo desenvolvimento de uma pecuária servida pelos mais modernos processos técnico-científicos. Se Taubaté se beneficia de tudo isto, também tem a seu mérito o fato de estar situada entre o Rio de Janeiro e São Paulo, os dois mais importantes centros econômicos do país, ligada a ambos pela Estrada de Ferro Central do Brasil e pela estrada de rodagem Rio-S. Paulo. Partindo dêstes dois importantes eixos de transporte, comunica-se facilmente com Minas Gerais, com o Estado do Rio, com o Espírito Santo, e com todos os Estados do Sul do país. Pode à sua escolha utilizar os portos do Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Santos, a fim de importar o de que necessita e de exportar o que produz. Está circundada por municípios prósperos, tais como Caçapava, Guaratinguetá, Redenção, Tremembé e São José dos Campos. No entanto, encontrando-se numa tão excepcional posição, deve Taubaté, hoje, comprar em outras regiões do país o feijão e o arroz de que necessita, de vez que, neste particular, a sua produção é escassa.

E' bem verdade que não se pode ver, neste detalhe, uma anomalia, pois que ali, em Taubaté, está havendo como que uma seleção e especialização dos elementos de produção, em caráter superior, o que concorre para que a gente local possa dispor dos meios necessários à importação, inclusive de outros municípios do próprio Vale do Paraíba, aquêles e outros gêneros, necessários à sua subsistência. Reflexo do seu industrialismo é o fato de que, existindo no município, que tem uma extensão de 551 quilômetros quadrados, uma população de 40.970 habitantes, quase dois terços dêsse total se encontram radicados justamente na cidade — 27.548 habitantes — sendo que 761 moram em vilas e, na zona rural, vamos encontrar apenas 12.661 almas.

Podemos interpretar tais fatos como a consequência de, na medida em que mais se acentua a modernização

Os dois flagrantes aqui foram colhidos nas oficinas-escola do SENAI, no importante núcleo industrial de Taubaté. O Serviço Social da Indústria instalou e mantém ali o seu primeiro internato.

dos processos do trabalho agro-pecuário, mediante o emprêgo crescente da máquina, seja ela à tração animal ou motor, se processa um deslocamento da mão de obra para o centro urbano, para onde aflui, também, gente dos demais municípios vizinhos.

Tivemos oportunidade de observar e comentar, com pessoas da localidade, um outro pormenor: a pequena proporção de homens sôbre mulheres, e a explicação para semelhante fenômeno não é difícil de encontrar. Os dois importantes centros do Rio de Janeiro e São Paulo, o segundo mais que o primeiro, exercem poderosa fôrça de atração para o elemento masculino, oferecendo-lhe melhores oportunidades, sobretudo para aquêles que desejam se encaminhar na vida pública, ou nas chamadas profissões liberais, ao passo que a mulher, mais prêsa ao lar paterno, vai ficando. Há no entanto um núcleo dos filhos da terra que insistem em ali permanecer, desconhecendo os atrativos das metrópoles; vamos encontrá-los especialmente no magistério, servindo aos magníficos estabelecimentos de ensino profissional e secundário.

As indústrias locais, predominando dentre elas a de tecidos, exigem, em larga maioria, mão de obra feminina, como aliás acontece em tôda a indústria têxtil do Brasil. Pelo que nos foi dado observar, é mesmo pequena a participação ativa, na vida local, de profissionais liberais, sendo de notar, porém, a influência poderosa do artezanato, inclusivamente no comando de serviço dentro das próprias fábricas, em postos onde seria de esperar que fôssem encontrados engenheiros ou outros técnicos especializados. Do largo aprêço que ali se dedica à formação da boa mão de obra, usando como matéria prima jovens entre 14 e 18 anos, depois de verificadas as suas tendências vocacionais e aptidão física, fala muito alto a Escola mantida pelo SENAI, que ali tem, como experiência digna de ser examinada de perto pelos nossos homens de maior responsabilidade na vida pública e

Na fazenda Maristela está sendo realizado um trabalho dos mais interessantes, tanto na racionalização da pecuária, à base de um plantel de gado holandês, como de recuperação do solo, para a grande agricultura.

privada, o seu primeiro internato, onde dezenas de jovens procedentes de diversas cidades do Vale do Paraíba, realizam com proveito cursos que vão desde a iniciação até à completa formação do técnico, submetendo inclusive a um esfôrço exitoso de recuperação da plena saúde.

Segundo a própria orientação do estabelecimento, os jovens, uma vez concluída a sua aprendizagem, deverão voltar aos seus lugares de origem, a fim de lá desenvolverem as suas habilitações. São, geralmente, cidades onde existe um sólido comêço de indústria ou onde há aplicação constante, para a mão de obra assim formada, no artezanato, que desta forma vai tendo evoluídos os seus princípios, cooperando decisivamente para a melhoria dos índices gerais de trabalho e, consequentemente, de produção.

Nos diversos cursos da Escola encontramos grande número de alunos divididos especialmente entre a aprendizagem da mecânica, da construção civil e, sobretudo, dos diversos tipos de trabalho aplicados à indústria de tecidos, indo aqui a escala desde as operações de fiação e tecelagem, até às de laboratório. Tudo isto, porém, feito sob o critério da formação prática e da teórica.

De como vivem os jovens, no internato ou no externato, em perfeita colaboração com os professôres e funcionários administrativos, da organização refletida em todos os detalhes, desde aquêles de ordem puramente escolar até os de educação doméstica, preparo de homens para a vida em sociedade, higiene, saúde, esportes, tudo isto, enfim, constitui uma resposta definitiva e irrecusável a todos quantos negam ou desconfiam da capacidade do homem brasileiro.

Numa escola já de formação profissional superior encontramos a Escola de Comércio e mais os serviços de educação mantidos pelo SENAC. A primeira nasceu da associação de professôres locais, que organizaram uma espécie de fundação, à qual dão os seus esforços e dedicação; é um instituto tradicional e de lá têm saído muitas turmas de homens hábeis, capaz e legalmente, de prestar serviços ao co-

Aspecto da casa residencial da fazenda Maristela. Construída há muito tempo, serviu ela de sede aos frades Trapistas, quando tentaram se radicar no Brasil.

FORNOS TÚNEL "ALLIED", FORNOS PERIÓDICOS, SECADORES E INSTALAÇÕES PARA INDÚSTRIAS CERÂMICAS

★

MAÇARICOS, VENTILADORES, BOMBAS E INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA QUEIMA DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

★

Os conhecimentos da nossa seção técnica são o resultado da larga experiência adquirida por Ferro Enamel Corporation, E.U.A. no mundo inteiro.

★

FERRO ENAMEL S. A.

Rua Marconi, 23 - Caixa Postal 2948 - SÃO PAULO

Brasil

mércio e indústria locais e dos municípios vizinhos. Muitos dos alunos mais antigos são hoje, também, professôres, ditando suas lições nas mesmas salas onde outrora aprenderam. Os cursos mantidos pelo SENAC, como os da Escola, são frequentados à noite, pelos jovens que, durante o dia, como empregados ou como responsáveis por emprêsas, colaboram para a ampliação da riqueza."

Ainda no setor educacional merece um destaque muito especial os dois estabelecimentos fundamentais: a Escola Normal e o Colégio Estadual. Cêrca de mil jovens, rapazes e moças, cursam os dois institutos, cujos corpos docentes são formados por elementos locais. Visitamos a ambos; assistimos a uma reunião conjunta de professôres e alunos dos dois estabelecimentos, ouvimos a espontaneidade de saudações feitas de improviso onde os traços de uma cultura bem começada se faziam sentir claramente; sentimos a harmonia de vistas entre professôres e alunos.

O PARQUE INDUSTRIAL

Está localizada em Taubaté uma das maiores fábricas de tecidos de algodão dentre as existentes no Estado de São Paulo. E' a de propriedade da Companhia Taubaté Industrial que, na publicação intitulada "Indústria Têxtil Algodoeira", feita pela Comissão Executiva Têxtil, em 1946, era apontada como possuindo 1.300 teares e 42.336 fusos, dando então trabalho a nada menos de 2.318 operários. Levando em conta o número de teares, situava-se como a quinta fábrica, das de São Paulo, estando com sua produção especializada em morins e cretones. Durante os anos da guerra seus produtos obtiveram larga aceitação no mercado externo, destacadamente na América Latina, onde Argentina e Chile foram dos seus melhores consumidores. Hoje em dia, em virtude das restrições que pesam sôbre o comércio exterior, acha-se com as suas transações neste setor grandemente limitadas.

Fundada por um pioneiro, Félix Guisard, está hoje em dia ligada a uma sociedade anônima onde os três filhos do seu fundador mantêm absoluto contrôle. Êstes homens, ali nascidos, educados na larga escola do mundo, que se habituaram a viajar por todos os quadrantes da terra, vendo e observando para praticar, constituem, pelo seu espírito de iniciativa e empreendimento, a grande mola propulsora da economia local, muito especialmente nos

setores industrial e comercial. Têm sob sua responsabilidade um grupo de mais de dez emprêsas de finalidades diversas e, numa larga compreensão de que somente pelo amparo e pela assistência ao homem que trabalha é possível fazer por onde êle dê o máximo de rendimento de sua capacidade, têm mantido e ampliado uma imensa rêde de serviços de assistência social, oferecendo um exemplo digno de ser imitado por todos os homens responsáveis da grande iniciativa privada.

Na visita que tivemos oportunidade de fazer a Taubaté, vimos desde a creche ao jardim de infância; do ambulatório ao hospital; do clube, com seus vastos salões de festa, ao estádio, tudo isto construído e mantido para uso dos operários e empregados de suas fábricas e emprêsas. Além disto, há a parte de que se beneficia indistintamente tôda a população local.

Dentre os vários empreendimentos devidos aos Guisard e por nós visitados, desejamos salientar a importância da grande barragem que está sendo ampliada, num afluente do Rio Paraíba. A usina antiga vai ser reforçada com novas máquinas, já importadas, de maneira a ter, de muito, aumentada sua capacidade na produção de energia hidrelétrica, a baixo custo, com o que irão ser atendidas as exigências de uma série de cidades e vilas da região, com suprimento de luz e fôrça. Trata-se de fruto da iniciativa privada, na sua melhor expressão. Os homens que estão levando a cabo semelhante obra não pleitearam nem receberam qualquer amparo ou ajuda de govêrno, seja êle o Federal, Estadual ou o Municipal. E o que desejariam do Poder Público é realmente muito pouco: compreensão. Compreensão do trabalho que está sendo feito, compreensão no sentido de poupar a iniciativa privada de novos ônus, nas formas de impostos e taxas. O que êles aspiram é um sistema tributário que, longe de atemorizá-los ou fazê-los sucumbir sob o seu pêso, seja, pelo contrário, um estimulante, um incentivo a fim de que se lancem na realização de outros planos mais ousados, dos quais resultarão maiores facilidades ao desenvolvimento econômico, mediante a criação de novos meios de produção. O que êstes homens pedem, é que o serviço de transportes, e muito especialmente o do transporte ferroviário, não se transforme num obstáculo à produção ou ao comércio, que a êle seja restituída sua função primordial de via de distribuição de mercadorias e de elementos de contato entre os homens, para que mais facilmente êles se compreendam.

Fábricas de tecidos, de doces, banco, cinemas, produção e distribuição de energia hidrelétrica, rádiodifusão, indústria gráfica, propriedades rurais, emprêsas de representação, consignação, são alguns dentre os ramos de atividade por que se distribuem os irmãos Guisard: Félix, Raul e Alberto. Possui a cidade de Taubaté dois arranha-céus por êles construídos, sendo que no mais recente dos dois, estão instalados os serviços administrativos de suas emprêsas. Praticando uma filosofia de vida cristã, não se fecham num círculo, não se isolam: prestam sua cooperação a tôdas as iniciativas, sobretudo àquelas que se destinam a elevar o nível de vida local.

PETRÓLEO BRASILEIRO

Visitando a fábrica de tecidos da Companhia Taubaté Industrial, e depois a sua usina elétrica, nos foram mostradas caldeiras que trabalham com óleo brasileiro, ali mesmo produzido. Foi, por conseguinte, com curiosidade e entusiasmo, que procuramos ver as fontes de petróleo que dão óleo para mover aquelas máquinas. À margem dos trilhos da Central do Brasil estão os silos e os fornos para onde é levado o rico xisto extraído das jazidas do Tremembé. As grandes lages, depois de britadas, compõem a carga dos fornos e, sob sua própria chama é extraído o óleo.

As instalações são bastante primárias, bastando dizer que foram constuídas ali mesmo. O óleo fica por um preço algo mais elevado que o similar importado, mas em consequência, sendo ali produzido, dá muito maior segurança de suprimento para o consumo local. Desde, porém, que fôsse montada uma moderna usina, que a extração do minério se fizesse por processos mais econômicos, e ali teríamos uma grande produção de combustíveis líquidos, indo desde a gasolina mais fina, qual seja a consumida pela aviação, até o óleo combustível.

Aliás o aproveitamento racional do xisto de Tremembé já foi devidamente estudado, em condições de ser possível se conceber um plano industrial à sua base. Estima-se que poderia ser obtida uma produção diária de 10 mil barris de óleo que, refinado, daria 6 mil barris de gasolina, 500 de querosene, 500 de óleo Diesel e 1.500 de óleo combustível. O custo da aparelhagem para extração e refinação dessas quantidades foi estimado em aproximadamente 11.500.000 dólares. Se isto se fizesse, teríamos assegurado pelo menos um têrço do nosso consumo diário de petróleo, dentro de uma base perfeitamente lógica e econômica.

A TERRA

A Fazenda Maristela, sob a direção do Sr. Mário Audrá, é um outro exemplo que deveria ser examinado de perto e seguido largamente no Brasil. A antiga propriedade dos Trapistas, na sua malograda tentativa de se fixarem e fazer proselitismo no Brasil, está hoje em dia transformada numa propriedade modêlo que, talvez, não encontre similar em nenhuma das

CORRETORES DE SEGUROS E RESSEGUROS

VIGIA
S. A.

Sede RIO DE JANEIRO
RUA DA ALFÂNDEGA, 41, SALA 712
TELEFONES 43-2372 e 23-0081
CAIXA POSTAL, 3347 – TELEG. VIGIA – RIO
Correspondentes em LONDRES, NEW YORK, PARIS

TODOS OS RISCOS

SEGUROS DE BAGAGENS PARA O ESTRANGEIRO — MOTINS — COMOÇÕES CIVIS — RESPONSABILIDADE CIVIL — AUTOMÓVEIS — JÓIAS — ROUBOS E FURTOS

iniciativas a cargo do Poder Público. Não vai, nisto, nenhuma prevenção de nossa parte com a iniciativa do Govêrno, e muito especialmente com as do Ministério da Agricultura. A Fazenda Maristela é um núcleo de atividades econômicas e é, naturalmente, explorado em função do próprio conceito de economia, ligado indissolùvelmente ao de iniciativa privada.

Que larga diferença vai entre as instalações daquela propriedade rural e as que comumente vemos por êste imenso Brasil ! Ali o homem do campo não se sente escravo e deseja permanecer radicado à terra e, por isto, procura criar, com todos os recursos da técnica moderna, o ambiente de confôrto e segurança, de maneira a não sofrer nenhuma influência das atrações da cidade. Ali êle dirige o trabalho e acompanha, de perto, os resultados dos seus esforços.

Cuidando de desenvolver um excelente plantel de gado holandês, leva a pecuária ao máximo de racionalismo, fazendo uma produção vertical que vai desde a fecundação pela inseminação artificial, até à industrialização do leite. Completando o binômio das atividades rurais, desenvolve-se, paralelamente, um intenso trabalho agrícola e, já nesta altura, é possível se verificar a recuperação do solo que a cultura intensiva do café deixara esgotado. Agora, porém, o solo é coberto por outros tipos de cultura, mais diversificados e de não menores resultados. Ali mesmo, no vale, o Sr. Mário Audrá tentara aclimatar e desenvolver a juta, cultivo que preferiu deslocar para a Amazônia, onde é, hoje em dia, um dos grandes plantadores, beneficiadores e industrializadores da fibra indiana. Fruticultura e forragens, são, atualmente, os dois setores em que se empenha com ardor. De um lado, vai desenvolvendo novamente a cultura cafeeira, mas já agora pondo em prática os ensinamentos colhidos, mediante a cobertura do solo e o sombreamento das árvores, de outro, planta, sistematicamente, leguminosas que, pelo seu desenvolvimento, enriquecem o solo, restituindo assim as propriedades e o humus que em tempos passados se esbanjara.

A CAPITAL DO VALE

Taubaté dos nossos dias bem merece, mais do que outrora, o título de capital do Vale do Paraíba. Pelas suas características geográficas, demográficas, econômicas e sociais, tornou-se num centro de atração constante. Sobrevivendo às crises e depressões, transformou-se num núcleo industrial que não desdenha o labor da terra, compreendendo plenamente que se a indústria é a cúpola de um processo econômico, as suas bases estão na agricultura e na pecuária. E assim realiza o ideal de economias que se completam.

O que o município representa, deve servir de exemplo para que se fomente, em todos os Estados, em tôdas as regiões, a formação de núcleos semelhantes, operando-se uma descentralização que muito serviria ao Brasil.

The
FIRST NATIONAL
BANK *of* BOSTON
Fundado em 1784

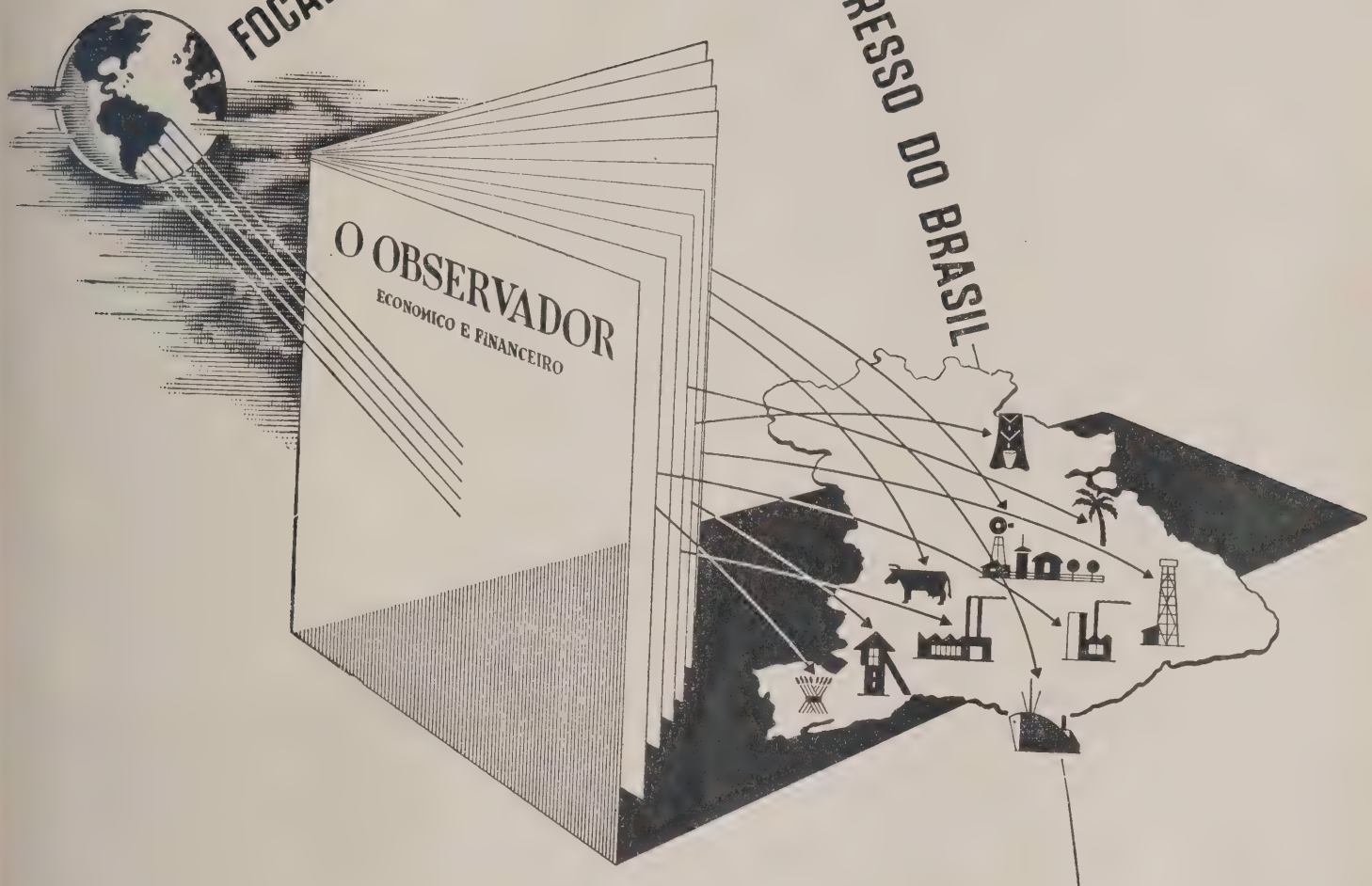
Depósitos, Cauções, Descontos, Cambio, Cobranças, Cartas de Crédito para Importação, Guarda de Valores, Cofres de Aluguel e todos os demais serviços bancarios.

Rio de Janeiro
Avenida Rio Branco, 18

São Paulo:
Rua 3 de Dezembro n.º 50

Santos:
Rua 15 de Novembro n.º 72

FOCALIZANDO COM REALISMO O PROGRESSO DO BRASIL



O desenvolvimento progressivo dos nossos recursos econômicos, com o incremento da produção agrícola, o ritmo acelerado da indústria e a expansão do comércio em todos os ramos, palpita, através de reportagens vivas, estudos profundos, agudos comentários e noticiário honesto nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — líder das revistas especializadas do Brasil! Daí ser O OBSERVADOR citado, hoje em dia, como preciosa fonte bibliográfica de valor inestimável para economistas, técnicos e estudiosos em geral. Por outro lado, o fato de ser O OBSERVADOR procurado, com crescente interêsse, por leitores da mais variada gama intelectual — professôres, industriais, comerciantes, banqueiros e estudantes — e a circunstância de contar, entre seus assinantes, entidades públicas e privadas de todos os países americanos, muitos europeus, e nos mais longínquos rincões do território brasileiro, conferem-lhe um valor indiscutível como eficiente veículo de publicidade para quantos aspiram ao progresso de seus negócios e à prosperidade nacional.

Solicite, hoje mesmo, pelo Reembôlso Postal, uma assinatura de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, preenchendo o cupão abaixo.

O OBSERVADOR

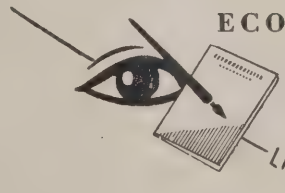
ECONÔMICO E FINANCEIRO

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182

RIO DE JANEIRO

ASSINATURAS

1 ano ....Cr$ 100,00
2 anos....Cr$ 180,00
3 anos....Cr$ 260,00



LIDER DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS DO BRASIL

O OBSERVADOR Econômico e Financeiro
Caixa Postal. 3114 - Rio de Janeiro
Solicito, pelo Reembôlso, uma assinatura por .... ano(s).

Nome .....
Rua e N.º .....
Cidade .....
Estado .....

Int - Americana

Um Plano Para o Nosso Tempo

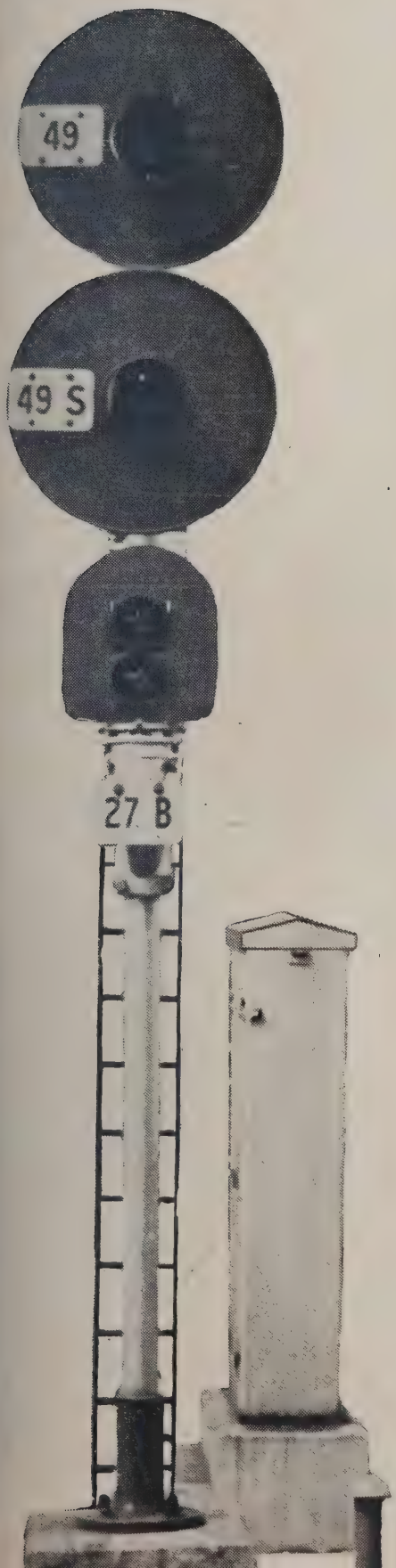
Nelson Werneck Sodré

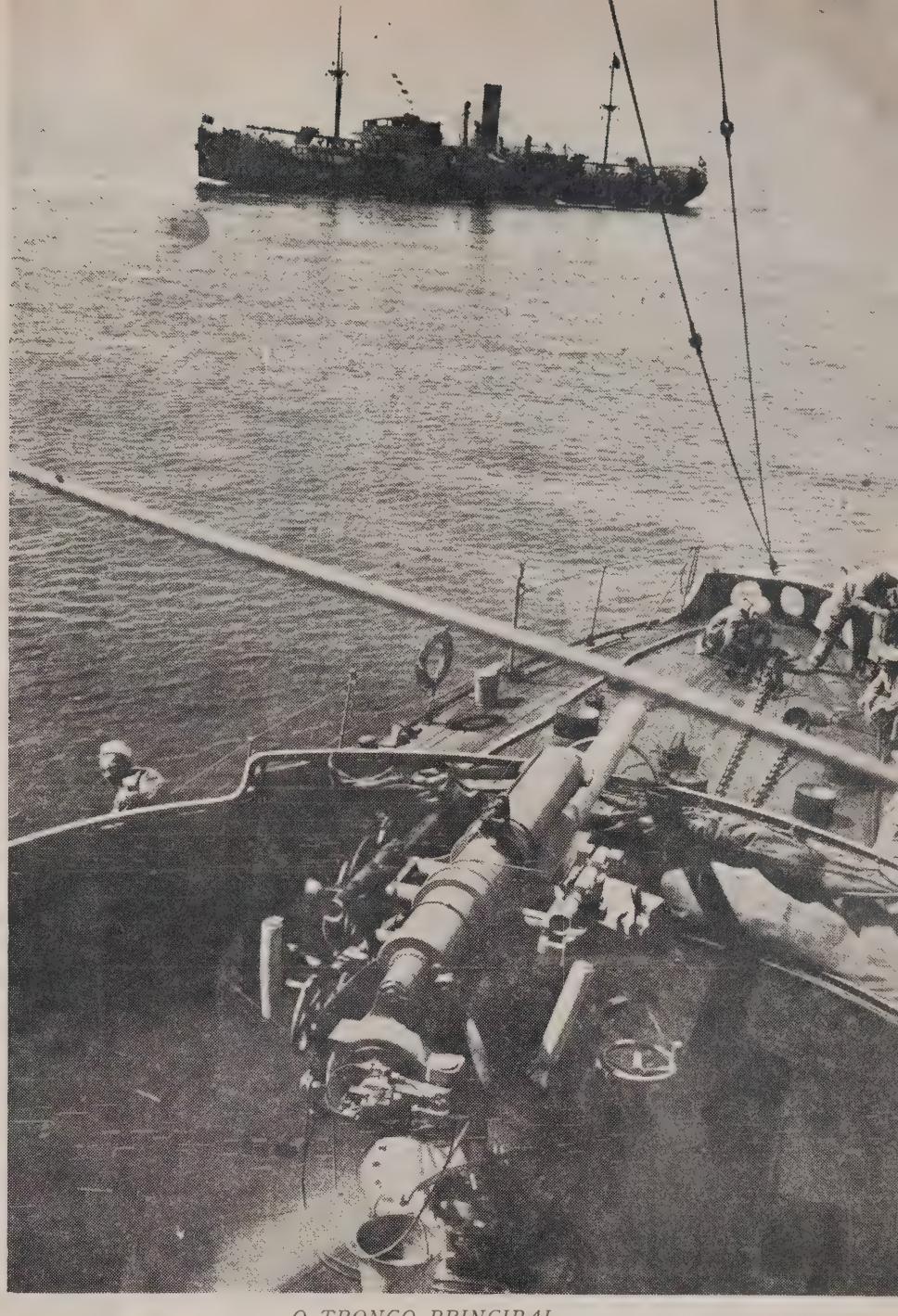
Completamos aqui o importante trabalho de Nelson Werneck Sodré, sôbre as comunicações e os transportes no Brasil, cuja publicação iniciamos no número passado.

Depois de um longo estudo dos diversos planos, o autor se fixa na apreciação do que tem de ser empreendido atualmente, demorando-se em judiciosas observações sôbre os diversos aspectos técnicos e econômicos do procedimento nacional.

Um aspecto saliente focalizado pelo autor é recordado na fotografia abaixo. Em onze anos, de 1934 a 1945, dos 22.121 quilômetros de vias terrestres que se planejou construir, apenas 1.356 foram realmente construídos...

Tempo de leitura: 45 minutos.





O TRONCO PRINCIPAL

Sempre foi o oceano o tronco principal da viação nacional num país de costa imensa e civilização litorânea. Mas, quando veio a guerra, conheceu a nação o mal de não possuir vias internas.

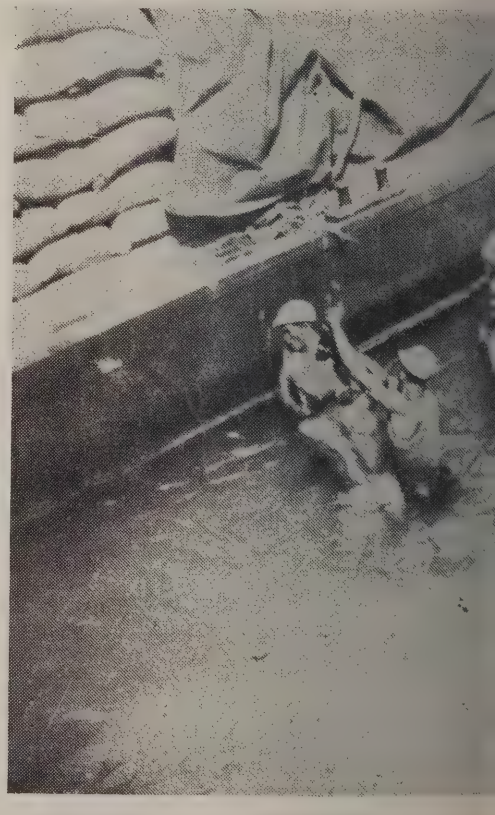
QUANDO o Ministro José Américo de Almeida, no alto idealismo do seu espírito, decidiu a elaboração de um plano de conjunto para a viação nacional, as condições do país estavam já bastante alteradas, conforme já mencionamos. De um lado, era a nossa economia que evoluíra; de outro, eram as técnicas de transporte que se haviam modificado profundamente, tornando muito mais difíceis os empreendimentos. Duas circunstâncias peculiares ao nosso meio, entretanto, também afetariam o trabalho a ser estudado: vínhamos de uma subversão político-militar de amplas proporções, — o primeiro exemplo de levantamento que, partindo da periferia, chegava a conquistar o centro de gravidade política do país, embora o seu ato final nêle se tivesse processado, — subversão que, tendo se manifestado precisamente como decorrência da crise na exportação de nosso principal produto, trazia à tona um mundo de problemas que a realidade brasileira continha, e que buscavam expressão, nesse instante em que a estrutura do país se via abalada. Entre êstes, o velho problema da unidade histórica, dentro da grandeza geográfica, — que a subversão viria tra-

zer à evidência, com uma eloquência inaudita, indo repercutir, logo adiante, no movimento de 1932, justamente a mediana entre a vitória de 1930 e o instante em que aquêle ministro se decidia a fazer estudar o problema da viação nacional. A outra circunstância decorria do impulso que vinham de tomar, entre nós, quase que em fase inicial, por assim dizer, as comunicações rodoviárias, em particular na zona economicamente bem definida do centro-sul, fornecedora de presidentes à República, guia de seus destinos, e até de onde surgira o último dêles, que resumira, de algum modo, a sua diretriz, afirmando que "governar é abrir estradas". Assim, estava em ebulição o velho problema da unidade, ao mesmo passo que aparecera um novo tipo de caminhos. Sistemas mistos que encaravam tão somente caminhos ferroviários e caminhos fluviais, iriam tornar-se mais complexos, pela introdução dêsse novo tipo, cuja característica principal talvez seja o da maior subordinação às grandes linhas do terreno, ao critério geográfico, ou melhor topográfico, portanto. Isso daria um considerável impulso ao antigo "geografismo" dos planos brasileiros.

À constante do idealismo, derivado da unidade histórica na grandeza geográfica, que buscava, no planejamento da viação nacional, uma base política, somar-se-ia, agora, em dose bem acentuada, uma sorte de cienticismo geográfico. Enquanto a ingenuidade dos antigos planejadores os fazia propor a construção de ferrovias entre Macapá e o alto Putumaio, como Souza Brandão, ou rodovias entre Santarém e Cuiabá, como tantos o fizeram, pelo mero prazer de ver as capitais estaduais ligadas à Capital Federal, da forma mais direta, e fugindo aos perigos marítimos, a ingenuidade dos modernos se coloria dos falsos rigores dos critérios geográficos. Entrou-se, então, a usar desabaladamente de uma linguagem geográfica curiosa, em que expressões como "linha de menor resistência", "circunstâncias viatórias", "facies circulatório", "linhas naturais de circulação", e tantas outras do mesmo teor, atravancavam os caminhos, numa cuidadosa elaboração de ciência, sem qualquer efeito prático, entretanto, e sem qualquer outra identificação com a realidade do país que não êsse esquematismo geográfico, mais de vocabulário do que de ciência. A grandeza no planejamento, entretanto, permanecia imutável, e foi mesmo fixada numa frase lapidar, que parecia destinada a definir um programa ou plataforma: "O Brasil deve ter planos de viação do tamanho de sua geografia!"

PARQUE FERROVIÁRIO

Em descalabro, o parque ferroviário nacional é um verdadeiro pandemônio de tipos, de bitolas, de linhas diferentes...



O relatório da comissão nomeada, em 1934, para planejar uma sistematização da viação brasileira começava com as seguintes palavras, que bem definiam a mentalidade há tantos decênios reinante, e que sempre dominou, soberana e indiferente, em tôdas as ocasiões em que se enfrentou o problema: "O Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas houve por bem constituir uma comissão de técnicos, engenheiros"... Planejar a viação era, pois, uma função de técnicos, com o restritivo engenheiro. Aos economistas, nada se concedia; a economia nada tinha a ver com o assunto; a finalidade parecia confinada ao tema específico de viação, ficando o tema transportes relegado a segundo plano, quando não totalmente abandonado. Não se indagava, para o estabelecimento de linhas de comunicação, do teor, da capacidade, ou mesmo do potencial econômico das zonas servidas; isso não interessava. E muito menos interessava a possibilidade financeira para a execução dos planos propostos. Nesse sentido, a comissão de 1890 tinha sido de uma clareza e de uma sinceridade singular. Definiu-se, desde logo: "A comissão começará declarando que em seu espírito não influíram de modo algum considerações filiadas à importância dos recursos do Tesouro para execução do plano geral de viação. Organizar a rêde de viação de um país é questão claramente diversa de indicar as vias de comunicação cujo ônus possa o erário público comportar em um momento dado". Já a comissão de 1934 não trabalharia num ambiente tão desligado da realidade. Nomeada em abril, recebia, quatro meses depois, em 13 de agôsto de 1931, um documento básico, oriundo do Ministro da Viação, cujo teor é da maior importância. Tal documento a encarregava de proceder:

"1) — À organização do referido plano, compreendendo as vias férreas, as rodovias e a navegação interior, indicando as diretrizes a que devem obedecer as grandes linhas-tronco e bem assim os rios navegáveis cujos melhoramentos possam contribuir para o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas;

"2) — ao exame da situação financeira das estradas de ferro pertencentes ao Govêrno Federal, por êle administradas, arrendadas ou concedidas, para o conhecimento das modificações que devem ser introduzidas nos processos administrativos e das providências de outra ordem, necessárias a que não haja perturbação nos transportes;

"3) — ao estudo da legislação na parte relativa às tomadas das estradas arrendadas e das que gozam do favor da garantia de juros, a fim de se introduzirem as modificações aconselhadas pela experiência;

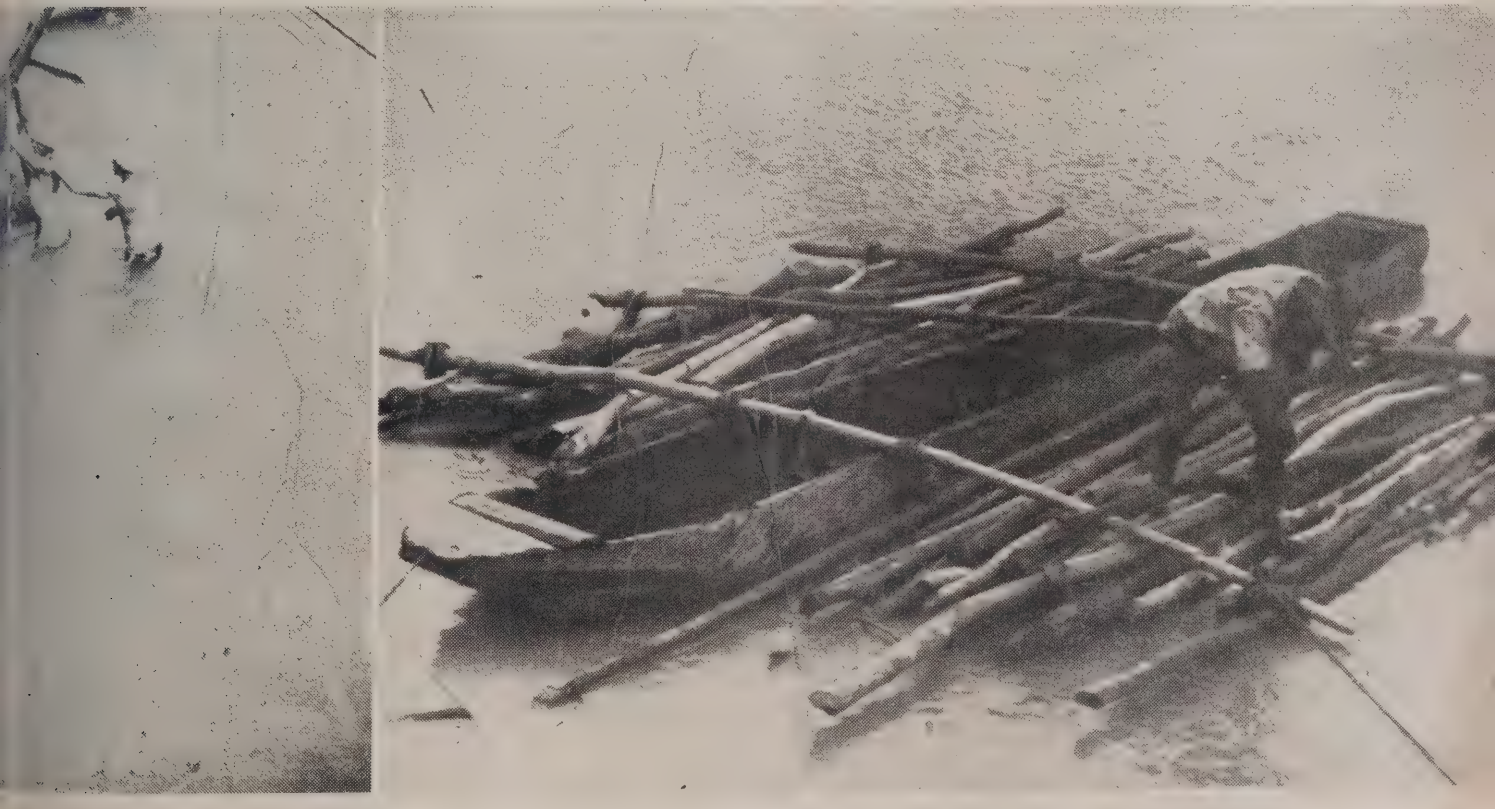
"4) — ao exame do regime do pagamento mais conveniente a ser adotado nos trabalhos de construção dos prôlongamentos e ramais, pelo Govêrno Federal, inclusive o que respeita às normas em vigor para o cálculo das tabelas de preços elementares;

"5) — ao estudo das cláusulas e condições gerais a que devem obedecer os contratos de arrendamento das estradas de ferro federais aos Estados e companhias particulares;

"6) — ao exame do regime tarifário atualmente em vigor nas estradas de ferro federais para es-

ABANDONO DAS INTERLIGAÇÕES

Ao invés de ordem de urgência, atacaram-se a um tempo tantas interligações, que nada se concretizou. O Rio São Francisco e outras vias permanecem intocadas...



ESTRADAS DE RODAGEM

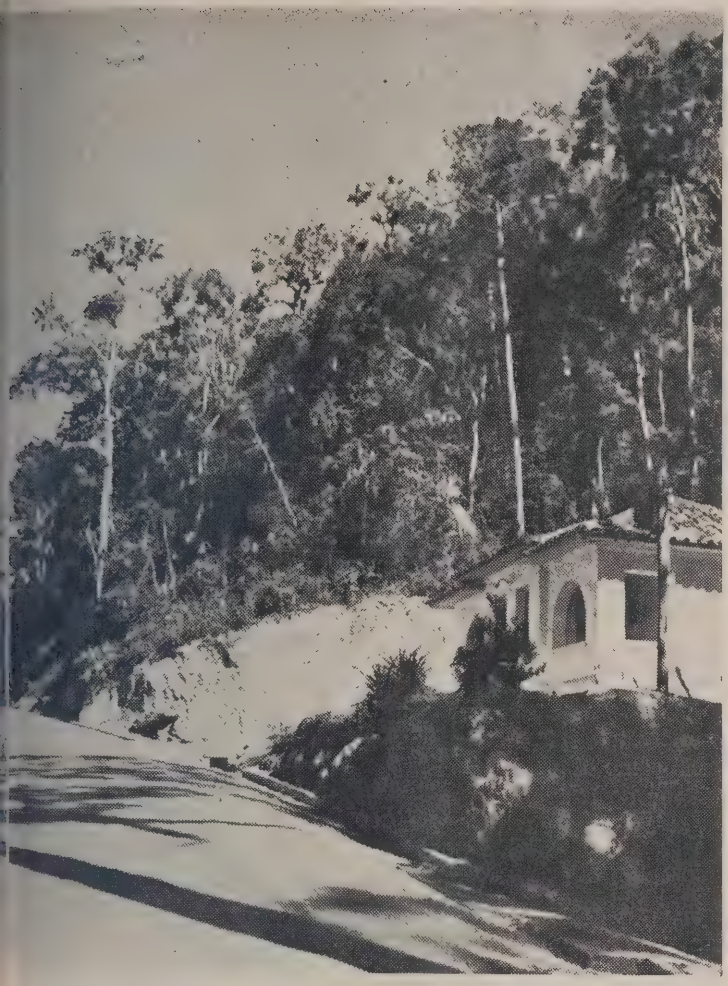
Depois delas, os sistemas mistos que conectavam ferrovias e rios iriam tornar-se mais complexos.

clarecimento das reformas que convém introduzir e das providências que compete ao govêrno tomar no sentido de, sem prejuízo do equilíbrio financeiro das mesmas estradas, incrementar o desenvolvimento e a circulação da produção."

Conforme se verifica, pois, estava o Ministério da Viação trabalhando em pleno terreno da realidade; suas diretivas eram baixadas cheias do mais denso teor econômico; não se referia a comunicações, tão somente, ou exclusivamente, mas a transportes, a "incrementar o desenvolvimento e a circulação da produção". A comissão, porém, era constituída por técnicos, engenheiros, e não possuía um só economista, nem solicitou, ou obteve, do govêrno, diretivas econômicas a que se subordinasse, nem só para o planejamento, em seu conjunto, como para as próprias possibilidades de execução, em consequência do que poderia ter estabelecido uma ordem de urgência, seriando, segundo um critério econômico, as prioridades com que poderiam ir sendo atacados os trabalhos propostos no Plano.

Vimos como a idéia de uma ordem de urgência aparecera apenas no trabalho de Bicalho; enquanto a idéia de que importava, antes de tudo, atender à situação econômica, às necessidades econômicas, fôra primeiro aventada por Frontin. O ministro de 1934 baixa diretivas de teor francamente econômico, tem os pés na terra, abrange, de um golpe, no documento acima transcrito, todo o problema dos transportes, em seus diversos e complexos aspectos. Como responde a comissão, totalmente constituída por engenheiros, ou segundo um critério funcional, a tais imposições?

A leitura do seu relatório nos esclarece mais, a êsse respeito, do que a observação do plano que ela elaborou. Aguda em algumas críticas, a comissão que trabalhou de 1931 a 1934 deixou sinais visíveis de seu esfôrço. Foi assim que compreendeu o interêsse meramente local do Rio S. Francisco como via de comunicação; compreendeu o sentido básico dos planejadores que a haviam antecedido como atendendo "às exigências de carter político-administrativo"; compreendeu que nenhum dêles "tomou em consideração e incluiu em seus planos a via de comunicação mais importante de que nos utilizamos, que é o oceano, com a navegação de grande e pequena cabotagem"; compreendeu, finalmente, de um modo geral, os erros do passado. Na elaboração das diretrizes para seu próprio uso, para orientação de seus trabalhos, a aludida comissão foi, também, de grande felicidade, via de regra: buscou delimitar a esfera federal, distinguindo as vias que deveriam ser objeto de empreendimentos por parte do Govêrno da União; procurou aproveitar a rêde existente, sem cogitar do regime de exploração a que se subordinavam os seus trechos ou estradas. Também quanto às conclusões é possível afirmar que a comissão de 1934 viu com clareza alguns dos nossos principais aspectos, condicionadores de qualquer plano de viação:



Tudo foi confiado aos técnicos. Quase nada se ouviu dos economistas...

... e o resultado foi que muita obra magnífica não dá rendimento.

— o estabelecimento dos sistemas isolados e independentes de comunicações;

— o oceano como principal tronco da viação nacional;

— o desenvolvimento da faixa litorânea, enquanto o interior permanece em condições materiais bastante inferiores;

— o esbôço da necessidade de circulação por vias internas;

— a conformação da costa distanciando demasiadamente o nordeste e o norte do centro político do país;

— outros problemas, de caráter menos geral.

Elaborando um plano de viação mista, pelo aproveitamento de rios, cujas condições de navegabilidade eram conhecidas, de rodovias e ferrovias já existentes, e pela construção de comunicações terrestres, a comissão de 1934, que fôra, via de regra, feliz nas suas críticas ao que o passado fizera, e ainda mais feliz nas suas conclusões a propósito das características brasileiras, não considerou, como as outras não haviam considerado:

— as necessidades de escoamento da produção;

— as possibilidades na execução das construções propostas;

— a ordem de importância e, portanto, a ordem de urgência dos trabalhos a enfrentar, de vez que era fácil admitir não estar o país em condições de empreender, de uma só vez, tôdas as construções propostas, ainda que elas tivessem a felicidade de servirem inicialmete como rodovias, para, em futuro melhor, receberem os trilhos e outras alterações que as trasformassem em ferrovias. Propunha-se caminhos terrestres entre Cuiabá e Santarém, entre Cuiabá e Pôrto Velho, entre-Salvador-Goiás-Cuiabá e vila Mato Grosso. Nos 51.077 quilômetros de vias daquele Plano, 11.180, ou seja 21,8% seriam fluviais; dos 33.073 quilômetros de ferrovias existentes em 1934, aproveitava-se 17.776, ou seja 53,7%.

Que os planos servem para ornamentar os arquivos, no caso dêstes serem bem organizados, entre nós, está comprovado pelas constatações seguintes:

— em onze anos, de 1934 a 1945, dos 22.121 quilômetros de vias terrestres cuja construção se propunha, foram construídos apenas 1.356 quilômetros;

— fora do Plano, foram construídos, no mesmo espaço de tempo, 421 quilômetros;

— em 1938, quatro anos depois de elaborado o Plano, concluía-se que as vias terrestres nêle propostas, sendo admitido que poderiam, inicialmente, ser radovias, deveriam ser ferrovias, inclusive os grandes troncos Cuiabá-Santarém, Cuiabá-Pôrto Velho e Salvador-Goiás-Cuiabá-Vila Mato Grosso.

— de tudo que o Plano continha, o que restou de mais fascinante, aos que puderam transformar alguma coisa dêle em execução, foi o sistema de interligações da rêde existente. Se a

comissão não se interessava pelo grave mas complexo sistema de trabalho, ou regime de exploração, sob o qual operavam as ferrovias que eram aproveitadas, algumas de capital estrangeiro e administração particular, outras de administração estadual e outras de administração federal, tivera pelo menos um cuidado essencial, o de formular normas técnicas, para a via permanente e para o material rodante, que poderiam conduzir, com o passar dos tempos, a uma padronização capaz de conduzir à homogenização de que as interligações são apenas um dos aspectos, embora o mais sedutor, porque aparece nos mapas e esquemas e favorece os desenhos em várias côres. Como foram tais interligações atacadas, entretanto? E' fácil verificar porque o OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO ,em seu número de dezembro de 1947 publicou, e tirou separata, de trabalho em que essas interligações aparecem, com abundância de desenhos e fotografias. Ao invés de elaborar uma ordem de urgência, para tais trabalhos, atacou-se tôdas as interligações simultaneamente, em todos os recantos do imenso Brasil, em ferrovias de todos os tipos e padrões, sob situação econômica e capacidade de tráfego as mais diversas, de tal sorte que nada se concretizou. Alguns exemplos são suficientes:

— dos 76 quilômetros da interligação Lima Duarte-Bom Jardim, há 24 quilômetros atacados, e mais nada;

— dos 350 quilômetros da interligação Apucarana-Guaíra, há 97 quilômetros atacados, e mais nada;

— dos 49 quilômetros da interligação Blumenau-Itajaí, há 14 quilômetros atacados, e mais nada;

— dos 172 quilômetros da interligação Teresina-Piripiri, há 45 quilômetros atacados, e mais nada;

— dos 550 quilômetros da interligação Teresina-Paulistana, há 38 quilômetros atacados, e nada mais;

— dos 61 quilômetros da interligação Santo Antônio de Jesus-Cruz das Almas, há 28 quilômetros atacados, e nada mais;

— dos 358 quilômetros da interligação Contendas-Monte Azul, há 114 quilômetros em tráfego, 35 inaugurados, 33 prontos para receber trilhos, 18 com trilhos assentados e 158 atacados;

— dos 188 quilômetros da interligação Campina Grande-Patos, há 36 quilômetros com trilhos assentados, 10 atacados, e nada mais;

— dos 128 quilômetros da interligação Palmeira dos Índios-Colégio, há 16 quilômetros em tráfego, 44 prontos para receber trilhos e 58 atacados;

— dos 90 quilômetros da interligação Itaíba-Mundo Novo, há 50 prontos para receber trilhos e 40 atacados;

— dos 91 quilômetros da interligação Mumbaça-Souza, há 30 quilômetros prontos para receber trilhos, 8 atacados e nada mais;

— a ligação Leopoldo de Bulhões-Goiânia, com 91 quilômetros, tem 44 quilômetros prontos para receber trilhos e os restantes atacados;

— a ligação Albuquerque Né-Afogados da Ingazeira tem os seus 53 quilômetros prontos para receber trilhos.

Por aí se verifica como a dispersão de atividades é imensa, e como as próprias ligações que gritam aos olhos, e encontraram circunstâncias de alarma capazes de fazer convergir para elas tôdas as atenções, como a que estabelecerá a continuidade do tráfego entre o Rio e a Bahia, atravessam um ritmo morno, de que não se emancipam.

Ao mesmo passo que se verificava um ritmo muito lento nos trabalhos de construção ferroviária, dispersando-se êles, por outro lado, quer em empreendimentos não previstos no plano de 1934, quer nas interligações que eram, como vimos, atacadas dispersivamente, sem que nenhuma delas chegasse à conclusão, — o setor rodoviário tomava um impulso mais acentuado. Essa disparidade, entre a pausa ferroviária e a atividade rodoviária tinha as suas razões, que não vamos discutir, aqui, no momento; uma delas, entretanto, merece registro: é que nesse setor, em primeiro lugar, houve uma autonomia administrativa, um planejamento, acompanhado, mais tarde, pela criação de taxa específica que permitiria aos órgãos estaduais, alguns também especializados e autônomos, como às câmaras municipais, uma nova margem de meios para enfrentar o problema das comunicações terrestres. Outra razão para aquela disparidade foi, sem dúvida, a possibilidade para as construções rodoviárias, em face de seu preço relativamente baixo, ao passo que as construções ferroviárias esbarravam no considerável obstáculo do encarecimento extraordinário. Tendo permitido, dêsse modo, tais circunstâncias, que os empreendimentos rodoviários tomassem impulso, — de que foram reflexo, aliás, os congressos rodoviários, a criação e autonomia dos departamentos estaduais, a arrecadação de taxa rodoviária específica, etc. — era natural que os planejamentos futuros se fizessem, quanto à viação nacional, dando importância singular à função das rodovias. Já se processava, então, a luta, hoje levada a um grau de intensidade considerável, entre a rodovia e a ferrovia, na busca das mercadorias, luta que deixou o sistema ferroviário em situação de visível inferioridade, principalmente porque êste sistema, muito mais antigo, estava gravado pelos erros do passado, enquanto o rodoviário, muito mais moderno, se emancipava, em regra, dêsses erros.

Desde que começaram a tomar vulto, no nosso país, os assuntos rodoviários, apareceram planos de conjunto, para a ligação das diversas regiões brasileiras. Já em 1926, por exemplo, por ocasião do 4.º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, o Engenheiro Joaquim Catramby apresentava o "Plano Geral para a Base da Rêde Rodoviária do Brasil". Em suas linhas gerais, êsse plano não se distinguia, como era natural, dos que o haviam antecedido, fôssem ferroviários ou mistos. Entre as grandes estradas-troncos que propunha estavam: São Paulo-Uberlândia-Santa Rita do Araguaia-Cuiabá-Pôrto Velho-Cruzeiro do Sul; Rio-Belo Horizonte-Ipameri-Palmas-Belém; Rio-S. Paulo-Pôrto Tibiriçá-Campo Grande-Corumbá; Rio-Belo Horizonte-Tremedal-Petrolina-Teresina-S. Luís; Paraíba-Lavras-Floriano-Carolina; Salvador-Barra-Pôrto Nacional. Mas possuía a singularidade, muito aparentada à ferrovia de Souza Brandão ao norte do corte amazônico, de propor uma rêde rodoviária na região amazônica, também, cujo tronco iria de Macapá a um ponto ao norte de Manaus, com vários ramais.

Marcelo Taylor Carneiro de Mendonça e Luís Schnoor deram a público, no ano seguinte, de 1927, a um projeto que também encerrava traçados enormes, em zonas despovoadas e de teor econômico fraquíssimo, com a singularidade de fazer da região destinada, em Goiás, à futura capital do país, o nó de comunicações de primeira ordem, o polo donde se irradiariam as estradas-tronco principais.

A antiga Comissão de Estradas de Rodagem Federais, em 1928 elaborava um plano que, em síntese, não fugia aos defeitos já aparecidos: grandes linhas, atravessando zonas desti-

tuídas de potencial econômico. Em 1937, quando já existia e estava em vigor o Plano Nacional de Viação, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem elaborava um plano, contendo as mesmas deficiências e esquecendo, com a mesma regularidade, o índice e fator principal das possibilidades de tráfego. Em 1944 era, finalmente, aprovado, naquilo que poderíamos chamar a sepultura honesta do decreto, o "Plano Nacional Rodoviário" em que apareciam ligações do tipo: Recife-Carolina e Recife-Belém; Salvador-Pôrto Nacional; Rio-Fortaleza; Pôrto D. Carlos-Campo Grande-Cuiabá-Santarém; Vitória-Belo Horizonte-Cuiabá-Pôrto Velho-Cruzeiro do Sul; Santos-Rio Prêto-Corumbá e, com uma amplitude até então desconhecida, o grande tronco interior Belém-Carolina-Pôrto Nacional-Goiânia-Rio Prêto-Prudentópolis-Passo Fundo-São Gabriel-Santana do Livramento verdadeira bissetriz do Brasil, a maior corda do grande arco representado pelo avanço geográfico da massa brasileira sôbre o oceano.

Verificamos, assim, que as idéias rodoviárias assentavam em bases idênticas àquelas que haviam conferido base às propostas ferroviárias de passado distante ou recente: grandeza nas proporções, ausência de senso da realidade, esquecimento do fator econômico, primasia do ideal político de unidade, nenhuma forma de execução, ou sequer um estabelecimento de ordem de urgência, nenhuma repercussão sensível no terreno prático. Seríamos menos fiéis à verdade, entretanto, se esquecêssemos os trabalhos e a atividade do Departamento Federal de Estradas de Rodagem, em determinada fase de sua existência, atacando alguns dos principais eixos internos, em particular a rodovia de ligação Rio-Bahia que recebeu grande impulso, apesar de que o ritmo de sua construção não se poderia, ainda com a melhor boa vontade, caracterizar

Uma Base Para o Planejamento

Para planejar um sistema de viação, no Brasil, é necessário, antes de tudo, conhecer bem as suas condições. Não é mister conhecê-las apenas, ou tão somente, através de estudos teóricos, como o próprio conhecimento direto pode ser unilateral (Souza Brandão conhecia perfeitamente o interior do país mas propôs uma ferrovia entre Macapá e a fronteira colombiana). E' preciso, em primeira urgência, conhecer a sua vida econômica. Os planos feitos por técnicos em viação chegaram a constituir-se em exemplares excelentes, quanto ao aspecto geográfico, mas não deram a mínima importância às correntes de transporte. Onde não existe o que transportar, a viação é uma ficção geográfica. Viação só adquire sentido quando serve aos transportes. Procurar a finalidade unitária através de um simples meio, como é a viação, consiste em inverter os têrmos do problema. Une-se quem tem interêsses comuns, — a êsses interêsses, nas organizações nacionais, ancoram-se na vida econômica, na interdependência, nas trocas recíprocas.

Para o estabelecimento de um sistema de transportes, de que a viação é um simples meio, é necessário, antes de mais nada:

— planejar segundo um critério econômico subordinado a um conjunto, a uma política econômica;

— estabelecer um sistema de prioridades, uma ordem de urgência, ainda fundada nas necessidades econômicas;

— fazer convergir os esforços, na construção ou nos melhoramentos, ou no reequipamento, atacando, com a maioria ou com a totalidade dos meios, e ainda segundo aquela ordem de urgência, determinadas zonas ou vias;

— planejar curto, para que o trabalho não se invalide em pouco tempo, ou as condições variem de forma a perturbá-lo, inclusive as de seu financiamento.

O Brasil tem peculiaridades que devem ser consideradas, e cujo esquecimento torna inexequíveis os planos fundados no mais alto idealismo mas discordantes do quadro apresentado pela realidade. No que toca à produção, tais peculiaridades podem ser rapidamente esquematizadas:

— produção para mercados externos:

— correntes do interior para os portos;
— navegação oceânica;

— produção para mercados nacionais.

— correntes do interior para os portos;
— navegação de cabotagem;
— correntes por vias internas;

— produção para mercados regionais:

— correntes por vias internas.

A única corrente interna para mercados externos de alguma importância é aquela representada pela erva-mate, em busca das zonas platinas através dos afluentes do Paraná, do próprio Paraná e de pequena ferrovia. Trata-se de uma exceção que a tendência para a auto-suficiência dos atuais mercados consumidores poderá encerrar, em futuro mais ou menos próximo.

Ainda que as estatísticas, ultimamente, tenham mostrado a superioridade no mercado interno, das correntes por vias internas, sôbre aquela representada pela navegação de cabotagem, tais estatísticas são ainda muito recentes, sua interpretação particularmente difícil para que admitamos, desde logo, aquela superioridade. A primazia da cabotagem, no que diz respeito ao mercado interno, parece geralmente aceita. Pelo exame do esquema acima apresentado verificamos a necessidade:

— de atender, com prioridade, as correntes internas do interior para os portos — aparelhando as ferrovias existentes — pois que elas atendem a mercados externos, de importância essencial, e a grande parte dos mercados internos;

— de atender, talvez em primeiro lugar, à navegação de cabotagem, que estabelece as ligações mais distantes, na grandeza geográfica do Brasil;

— de atender, finalmente, as vias que possibilitem a circulação interna.

pela velocidade. De outro lado, a tarefa empreendida, no nordeste, pela Inspetoria Federal de Obras Contra as Sêcas, foi de molde a merecer os mais francos elogios, e os resultados do seu trabalho cedo surgiram, principalmente na verdadeira mudança de fisionomia de um interior isolado. De algum modo, as rodovias da IFOCS fizeram mais para o desaparecimento do cangaço, por exemplo, do que os bandos de "volantes". Nem esta Inspetoria, entretanto, nem aquêle Departamento, operavam de tal forma em virtude da existência, ou não, de plano de conjunto, para a viação nacional. Muitas das rodovias construídas estavam enquadradas naquelas que o aludido plano mencionava, mas não foram construídas precisamente por isso, mas em virtude de circunstâncias outras. A Rio-Bahia, por exemplo, tomou nova rajada de impulso quando os torpedeamentos dos navios brasileiros, em agôsto de 1942, mostrou a precariedade militar das ligações marítimas entre o centro do país e o norte e nordeste.

O IMPACTO DA GUERRA

Do ponto de vista da circulação da riqueza, a guerra não trouxe reflexos diretos, para o Brasil, na sua primeira fase, quando não passou de um conflito militar europeu. Perdemos, efetivamente, grandes mercados externos, naquele continente, em face do bloqueio britânico, e o estabelecimento do sistema de *navicerts*. Tais mercados foram, num sentido global e progressivamente, substituídos, entretanto, pelos mercados antigos, que passaram a importar maior volume dos nossos produtos de exportação. Com a entrada dos Estados Unidos no conflito, em 1941, entretanto, a situação iniciou uma mudança acentuada, que se concretizou ameaçadora quando, no ano seguinte, o grande espaço de circulação marítimo, na costa brasileira, se via ameaçado pela ação dos submarinos do Eixo. O desaparecimento dos mercados asiáticos, de outro lado, agravava a situação das correntes externas de colocação dos nossos produtos, porque elas passaram a concentrar-se no nosso próprio continente, com o aumento das compras, da parte dos Estados Unidos, de um lado, e das repúblicas sul-americanas, a Argentina em particular, de outro. Estávamos, agora, seriamente ameaçados na principal linha de comunicações, o oceano, e a cabotagem pagou um alto preço nesse sentido. Internamente, porém, a situação não se alterou, em seus traços principais: tratava-se de produzir mais, para exportar mais, produzir nas velhas zonas, e produzir em zonas novas, com a maior diversificação operada na massa exportada, em face das necessidades da indústria de guerra norte-americana. Produtos de segundo plano, tomaram importância inédita, enquanto outros, como a borracha, pareciam readquirir uma importância de há muito perdida. No sentido da circulação por vias internas, o reflexo principal viria a ser o divórcio entre as duas zonas do país: o centro e o sul, de um lado, e o norte e o nordeste, de outro. As perdas brasileiras em navios podem ser assim especificadas:

NATUREZA	1942	1943	TOTAL
Número de navios	23	7	30
Tonelagem	97.648	33.864	131.512
Valor da tonelagem (Cr$ 1.000)	488.240	163.320	651.560

As percentagens das perdas dão uma idéia melhor do que elas representaram para o Brasil:

Especificação em	Tráfego em 1941	Perdas em 1942/43	%
Número de navios	160	30	18,8
Tonelagem	485.398	131.512	27,1

"Tais perdas e as dificuldades da navegação marítima, — escreveria uma autoridade no assunto, — que se refletiram na redução do comércio de cabotagem, justamente quando êste devia ter sido incrementado, devido às circunstâncias, forçou a sôbre-utilização dos transportes ferroviários, acelerando a depreciação do material das estradas de ferro. Essa sobrecarga de trabalho, que ainda foi agravada pela perturbação do tansporte rodoviário, não foi contrabalançada pela renovação dos equipamentos."

A redução no tráfego da cabotagem foi acentuada. Os seus índices absolutos não traduzem, com realidade, o que ela representou, porque nêles não se contém o aumento natural, particularmente acentuado em face da pressão das necessidades decorrentes do conflito. Tais índices foram os seguintes:

ANOS	1.000 toneladas	Índices (1941 — 100)
1939	2.893	90
1940	2.969	92
1941	3.215	100
1942	3.049	95
1943	2.858	89

Os desfalques na frota nacional agravaram consideravelmente o quadro apresentado pelos transportes brasileiros ante a fase, de características novas, da guerra. Solicitou-se às vias internas um esfôrço contínuo e poderoso, que elas não estavam em condições de oferecer. Enquanto os transportes que se serviam das rodovias sofriam o tremendo e acelerado desgaste do material, cujo número era também insuficiente, o declínio nos fornecimentos de combustível tornou a situação mais grave. O racionamento, insuficiente e mal dirigido, paralisou atividades, encareceu outras, produziu distúrbios econômicos de monta, e acabou por tornar-se um mal dos mais nocivos. As ferrovias, cujas condições insatisfatórias eram conhecidas, e ancoravam no passado, na própria fase de construção, entraram a sofrer um desgaste cada vez mais acentuado, ao mesmo passo que, de um lado, não recebiam material para sua renovação, viam paralisadas as obras de melhoramentos dos onerosos traçados que utilizavam, enquanto, de outro lado, para atender a necessidades cada vez mais vultosas, lançavam-se no terre-

no da corrida dos fretes, enquanto procuravam, na medida do possível, e com soluções de pura emergência, enfrentar a concorrência rodoviária que, apesar de tudo, lhes fasia graves danos. O aparelhamento portuário, por sua vez, apresentava as tremendas deficiências já conhecidas, e que a fase da guerra vinha pôr em realce.

Enquanto a verdadeira fome de produtos alimentícios, e de matérias primas, existente nos reduzidos mercados do exterior, alimentava a possibilidade das constantes elevações de fretes, nas correntes de transporte do interior para o litoral, traduzida nas coordenadas ascencionais na curva do valor da produção exportável, para o caso das vias internas, fornecedoras de mercados de capacidade aquisitiva muito mais reduzida, o problema ia se tornando progressivamente mais sério, sem que qualquer medida pudesse ser tomada, de momento, para sanar os seus inconvenientes.

Compreenderemos os têrmos mais evidentes do quadro de descalabro do parque brasileiro de transportes verificando a evolução das importações do material. Tomando para base o ano anterior à eclosão do conflito, 1938, apreciaremos o quase estancamento das fontes abastecedoras:

ANOS	Preços correntes Cr$ 1.000.000	Índice	Preços médios Cr$ 1.000.000	(1935/9) Índice
1938	391	100	343	100
1939	306	78	278	81
1940	347	89	273	80
1941	288	74	196	57
1942	147	38	83	24
1943	299	76	139	41
1944	463	118	214	62
1945	629	161	315	92

A nossa importação de vagões, que era, antes da guerra, de 2.000 unidades anuais, chegou a ser em 1944, de 4 unidades apenas; a importação de trilhos, que habitualmente excedia 50 mil tons., desceu, em 1941, a 16.000, não recebemos senão 7 locomotivas, em 1942. Nossas necessidades em locomotivas, entretanto, podem ser avaliadas pelos ementos seguintes, referentes ao parque de tração ferroviária:

IDADES	Bitolas. 0,60	1,00	1,60	TOTAL
0 a 10 anos.....	—	275	43	318
10 a 20 anos....	—	583	120	703
20 a 30 anos....	8	409	108	525
30 a 40 anos....	34	906	214	1.154
Mais de 40 anos	33	604	249	886

A situação de verdadeiro descalabro do parque ferroviário brasileiro, pôsto em face da necessidade de suportar um considerável esfôrço, na fase da última guerra, pode ser perfeitamente avaliada pelo alinhamento de algumas considerações:

— as ferrovias mantiveram, via de regra, as suas condições técnicas dos tempos em que foram construídas, incompatíveis com as exigências do transporte atual. Traçados difíceis, que tornam impossível o rendimento do tráfego, e que contribuem para o maior desgaste do material rodante, além de constituírem a âncora que impede qualquer esfôrço no sentido de um levantamento econômico, são comuns a quase tôdas. As instalações, equipamentos e os antiquados processos ainda usados no tráfego, contribuem apenas para agravar tal situação;

— as ferrovias foram construídas, em grande parte, para atender (como os Planos de Viação pretendem atender, agora) finalidade de ordem política, com prejuízo, quase sempre, senão com desprêzo, dos fatôres de ordem econômica que deveriam ter preponderado quando de suas construções e, depois, quando dos sucessivos melhoramentos que receberam. Um caso a citar, entre muitos, foi o da Central do Brasil, obrigada a encampar tôda a sorte de trambolhos ferroviários que estivessem em sua zona de expansão, inclusive aquêle que viria a constituir o ramal de São Paulo;

— peculiaridades naturais em um país de economia colonial, particularmente as relativamente rápidas sucessões de esplendor e declínio econômico de zonas em que se poderia esperar uma continuidade ascencional no desenvolvimento, acabaram por retirar as ferrovias de que os primeiros anos haviam sido prósperos muitas possibilidades de transporte. E' um exemplo o caso da Mogiana que, tendo servido a uma zona de grande desenvolvimento, no qual tinha papel principal um produto apto a suportar fretes altos, como o café, transformou-se em verdadeiro problema ferroviário, desde que aquela zona alterou profundamente a sua fisionomia agrícola. (Não se pretende, com isto, afirmar como único motivo do declínio da Mogiana, o processo evolutivo acima citado).

— as oscilações, a ausência de senso da realidade, e o constante abandono, ou esquecimento sistemático, dos fatôres econômicos, ao encarar-se o problema dos transportes, entre nós, apenas contribuíram para agravar, progressivamente, uma situação que nunca foi senão medíocre.

Dentro das linhas gerais do problema da derrocada de um parque ferroviário que se processava, fazendo faltar transportes nas zonas economicamente mais ricas, e de produção real, enquanto os visionários cuidavam em construções ferroviárias no Amapá e no norte da Amazônia, senão no norte mato-grossense, é mister alinhar alguns problemas de detalhe, apenas para dar uma idéia do vulto com que se apresenta a necessidade de aparelhamento do existente, antes que se cuide do oneroso empreendimento de construções novas. Nesse sentido, vimos já como o parque de tração está sobrecarregado pelo número verdadeiramente espantoso de locomotivas que excederam os limites de sua vida média. E' indispensável recordar que uma locomotiva que excede tais limites passa a consumir mais do dôbro do combustível, para o mesmo esfôrço e trabalho; e que as despesas, nesse setor, nas nossas ferrovias, são às vêzes da ordem de 30 por cento do total, quando não podem exceder de 10 por cento. Para rebocar, diariamente, 15.000 toneladas, no ramal de S.

Paulo a Central do Brasil precisa movimentar 74 locomotivas.

Com exceção de uma ou duas, as ferrovias brasileiras não p o d e m custear sequer as suas despesas de operação, quanto mais aquelas provenientes do desgaste do material. A lista dos prejuízos anuais da União com a manutenção do sistema ferroviário é esclarecedora, mas não queremos alinhar aqui todos os casos a enfrentar, apenas pretendemos oferecer exemplos. Entre êstes podem ser apresentados o da Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro que, arrecadando cêrca de trinta e cinco milhões de cruzeiros, tem despesas da ordem de cento e vinte e sete milhões; da Rêde de Viação Cearense que tem uma receita de vinte e cinco milhões, para uma despesa de cinquenta e quatro milhões; da Central do Brasil, que pesa no orçamento com mais de cem milhões de cruzeiros anuais.

O descalabro rodoviário não oferece índices tão expressivos apenas porque repercute menos, mas é suficiente verificar o estado precário da rêde existente, a sua impossibilidade para suportar um tráfego mais intenso, para conhecer dos fracos recursos que ela vem oferecendo, para que enfrentemos o sério problema do escoamento da produção. Ainda em 1947 o tráfego na principal rodovia do país, a Rio-São Paulo, estêve interrompido em consequência do mau tempo.

NOVOS PLANEJAMENTOS

Tudo isso não fêz acordar os sonhadores; continuamos a planejar em grande escala e continuamos a pôr de lado os incômodos processos, que obrigam à observação da realidade, do estudo das condições econômicas do país, quer no sentido de conjugar as necessidades de transportes, de que as comunicações são um simples meio, às necessidades de sua produção, e da repartição geográfica dessa produção, das orientações de seu escoamento, quer no sentido de verificar as possibilidades do Tesouro para tornar real aquilo que é objeto de agitadas e perturbadoras cogitações de gabinete. Onde não há o confronto de necessidade e de possibilidades, não existe plano algum; poderá existir projetos, sonhos, ideais, tendências, o que quer que seja.

De algum modo, o encarecimento da construção ferroviária repercutiu entre os planejadores da viação nacional. Ao se tratar da revisão do antigo Plano de 1934 o "geografismo" encontrou um atalho maravilhoso: em seu excelentes estudos sôbre o interior do Brasil, em particular dos seus sistemas hidrográficos, um dos revisores daquele plano verificara, por observação direta, aquilo que todos os estudiosos de geografia mais ou menos sabiam, isto é, que as bacias principais têm as suas primeiras águas muito próximas umas das outras, havendo mais de um caso de comunicação entre elas. Como não explorar essa fonte de maravilhas? As ligações tecnicamente realizáveis seriam, então:

— do Rio Prêto com o Rio do Sono e o Gurguéia, interligando as bacias do Tocantins e S. Francisco entre si e com a bacia do Parnaíba;

— a do S. Francisco com o Paraná, através do Rio Grande;

— a do Araguaia com o Paraguai, através do Juruena, Guaporé e Jauru;

— a do Tocantins com o Araguaia, através dos rios das Almas e Vermelho;

— a do Paraíba com o Tietê;

— a do Jacuí com o Ibicuí, através do Vacacaí;

— a do Itapicuru com o Parnaíba, entre Caxias e Teresina;

— a do Mearim com o Tocantins, através do Grajaú;

— do Paraná com o Paraguai, quer através dos rios Pardo e Taquari, quer através do Ivinheima, Brilhante e Miranda.

Ao lado de tais interligações, constatou-se o aproveitamento das ligações naturais seguintes da bacia amazônica:

— à bacia do Orenoco, por intermédio de afluente e subafluentes do Rio Negro e canal de Cassiquiare;

— à bacia do Paraguai, em sete pontos diversos, através de afluentes do Tapajós e do Araguaia;

— à bacia do S. Francisco, por intermédio dos rios do Sono e Prêto, na Lagoa do Veredão.

Enquanto tal revisão se processava, marchavam no Congresso projetos curiosos, como o Plano de Restauração Ferroviária, através do qual se pretende empregar nove milhões de cruzeiros na restauração de um parque que dá à União um prejuízo anual da ordem de um milhão de cruzeiros, e sem considerar, outra vez, nem um critério de prioridades, nem as condições econômicas das regiões a que tais ferrovias servem, nem aquelas que regem os seus serviços. Ao mesmo passo, era submetido ao Congresso o novo Plano de Viação Nacional, agora com alguns índices bem modificados: verifica-se, por êle, a singular modéstia do programa de construções ferroviárias, que prevê apenas 4.200 quilômetros, para serem executados no largo prazo de vinte e cinco anos; e o aumento do setor rodoviário, consubstanciado nos 46.164 quilômetros de construção, naquele mesmo prazo.

AGÊNCIA INTERNATIONAL
A. BROCHADO & CIA.
CAMINHÕES, ÔNIBUS, TRATORES, MOTORES A ÓLEO DIESEL, MÁQUINAS AGRÍCOLAS, MÁQUINAS PARA ESTRADAS, SEÇÃO DE PEÇAS, OFICINAS
PRODUTOS DA INTERNATIONAL HARVESTER MÁQUINAS S. A.
★
RUA SÃO PAULO, 276 - CAIXA POSTAL, 148 - FONE, 2-2623
Telegramas: "BROCHADO"
BELO HORIZONTE

Como a época trouxe à baila, com grande ressonância, o problema do aproveitamento das nossas reservas petrolíferas, não se quis ficar atrás, em grandeza, e houve quem planejasse um sistema de oleodutos ligando pontos distantes do país, e nas proporções condizentes com a bela frase: "O Brasil deve ter planos de viação do tamanho de sua geografia!"

CONCLUSÕES

Antes de mais nada, cumpre distinguir um ponto essencial: a todos os planejadores, a todos os que, algum dia, trouxeram uma parcela de contribuição para a solução do problema da viação e dos transportes no Brasil (viação e transportes sempre tão confundidos, embora quase sempre mal compreendidos), animou, sem dúvida, um ardente patriotismo, uma boa fé de grandes proporções, e uma sinceridade fora de qualquer dúvida. Exprimindo aqui, divergências com os pontos de vista dêsses eminentes estudiosos, apenas pretendemos uma objetividade maior para o problema, e pode bem ser que isso não passe de intenção também.

Para o estabelecimento de um quadro geral, fora do qual qualquer planejamento de comunicações é ilusório, poderíamos mostrar, em grandes linhas, a realidade econômica brasileira, suas origens, seu passado, seus traços principais, suas causas, sua fisionomia em suma. Êsse quadro, porém, está feito, e com uma segurança, uma clareza, uma sinceridade patritótica tão evidentes que não o substituiremos, nem comentaremos. Fê-lo, da tribuna da Câmara, o Deputado Eunápio de Queirós:

"E, o que é mais desanimador, é que nenhuma perspectiva de melhora para sua situação econômica existe e, ao contrário, o que os estudos demonstram é o agravamento continuado e crescente.

"Aí está, em traços gerais, o panorama dos transportes ferroviários em nosso país.

"As causas que nos conduziram ao malôgro generalizado, algumas discutíveis e outras aceitas pela unanimidade dos entendidos, são múltiplas e limito-me a enumerar algumas, já que o tempo não me permite entrar no seu mérito.

"Os meios produtores culpam aos transportes de asfixiarem a produção pela sua deficiência e altas tarifas; os transportadores queixam-se pela pequena densidade da produção, grande disseminação e irregularidade, principalmente nas correntes de tráfego importador e exportador.

"Produtores e transportadores são herdeiros de uma ruinosa política anti-econômica de outras eras e de uma defeituosa organização social que, esgotando os recursos naturais com que a natureza dotou o nosso país, mantendo nos padrões mais baixos a capacidade produtiva de nosso povo e mal empregando os recursos de nossa própria economia em obras anti-econômicas, nos conduziu a uma situação de inferioridade perante um mundo essencialmente técnico, que nos acarreta as dificuldades que sentimos em todos os caminhos que pretendemos seguir.

"Condições naturais fizeram assentar a vida social e política do Brasil na utilização da terra para obtenção de produtos vegetais e animais, com uma ínfima produção de recursos minerais que é o principal sustentáculo dos transportes ferroviários em outros países.

"Por outro lado, fatôres geo-econômicos os mais variados provocaram uma estrutura social-econômica defeituosa, onde o predomínio das grandes propriedades, as atividades extrativas e as lavouras sempre orientadas no sentido de fornecer matérias-primas ao estrangeiro, trouxeram-nos as consequências da exploração extensiva do solo e a manutenção do baixo padrão de vida da quase totalidade dos brasileiros.

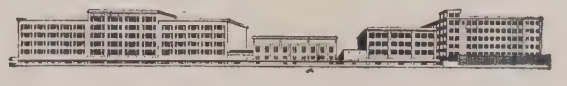
"Influências externas sempre agiram no sentido da drenagem das nossas riquezas, facilitando-se crédito e preços a fim de serem colimados seus objetivos e jamais no de nos ajudarem a construir uma sólida economia. O desequilíbrio entre as correntes de trá-

MOINHO FLUMINENSE S. A.

MATRIZ: RIO DE JANEIRO

CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DIÁRIA:
31.000 SACOS DE FARINHA E RESÍDUOS

MOINHO NO RIO DE JANEIRO,
PRODUÇÃO DIÁRIA 850 TONELADAS



MOINHO E ARMAZENS EM SÃO PAULO,
PRODUÇÃO DIÁRIA 400 TONELADAS

MOINHO EM BARRA MANSA,
PRODUÇÃO DIÁRIA 150 TONELADAS

PRODUTOS DE FAMA:

fego de exportação e importação do interior para o litoral e para o exterior são um índice de empobrecimento que deve merecer séria atenção.

"O nosso país, ao que dizem as estatísticas, tem ainda 70% de sua área total sem utilização ou sem proprietários. São, porém, destituídos de valor econômico imediato; as áreas servidas pelas vias de transporte, onde poderia ser desenvolvida uma sólida economia rural, são mais consideradas como bens de inversão do que propriamente como instrumentos de produção, pois, muitas vêzes, seus preços vão além de sua capacidade de produção.

"Tais circunstâncias têm tido uma poderosa interferência no fator humano, que vivendo agregado ou assalariado fica prejudicado no desenvolvimento de sua capacidade individual, sem o treino constante de atividades administrativas e iniciativa própria. A população rural é estimada em 70 por cento da nossa população total e, dizem os estatísticos, 95 por cento da população rural não possuem terras. Nas regiões mais afastadas, o isolamento torna o homem auto-suficiente para uma vida rudimentar, prejudicial ao enriquecimento do país.

"São fatos como êsses, uns históricos, outros de nossos dias, dignos da mais enérgica e urgente atenção dos responsáveis pelos destinos da nação que, fazendo de nós um povo de subprodutores e subconsumidores, impedem, por um lado, o êxito do empreendimento ferroviário brasileiro.

. . . . . .

"Mas, ninguém de bom senso faria avançar um exército sem consolidar as posições já conquistadas. E' o que deve ocorrer com o nosso sistema ferroviário; estender as suas linhas sem consolidar a sua economia, sem modernizar a sua técnica para que possa beneficiar-se com o progresso contemporâneo, não é admissível.

"Impõe-se assim a imediata revisão do Plano de Restauração, dividindo-se em dois programas com objetivos distintos: primeiro, o de um reequipamento urgente atendendo as necessidades estritamente indispensáveis à normalização do tráfego nas estradas que dêle necessitem e que deverá ser financiado diretamente pelo Tesouro Nacional, porque, seja como fôr, não se poderá admitir o colapso de uma via de transporte; segundo, um verdadeiro Plano de Restauração, que transforme a estrutura do nosso sistema ferroviário, modernizando-o e dando-lhe, paralèlamente, uma base econômica segura com o planejamento da produção nas zonas por êle servidas. Somente operações financeiras de alta envergadura poderiam atender a sua realização, que não poderá tardar muito.

. . . . . .

"Nas condições atuais, não será benemérito o govêrno que inaugurar ruidosamente mais alguns quilômetros de linhas estratégicas ou de penetração, ou que ponha em tráfego algumas centenas de locomotivas ou milhares de vagões novos, mas sim aquêle que inaugurar uma nova era de estabilidade econômica das nossas estradas de ferro, ponto de partida para uma futura expansão nacional, que conduza o Brasil aos destinos que pode conquistar."

Queremos lembrar, ainda, depois do quadro traçado pelo Deputado Eunápio de Queirós, com o qual, em linhas gerais, estamos de pleno acôrdo, que o Plano Salte tem uma parte inteiramente dedicada aos transportes, e também acha-se submetido à consideração do Congresso.

COMPANHIA AUXILIAR DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO

DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM

Uma nova arte que a técnica moderna pôs a serviço da segurança do patrimônio cultural da humanidade;

Um novo método de arquivamento de documentos, com economia de tempo, espaço e dinheiro;

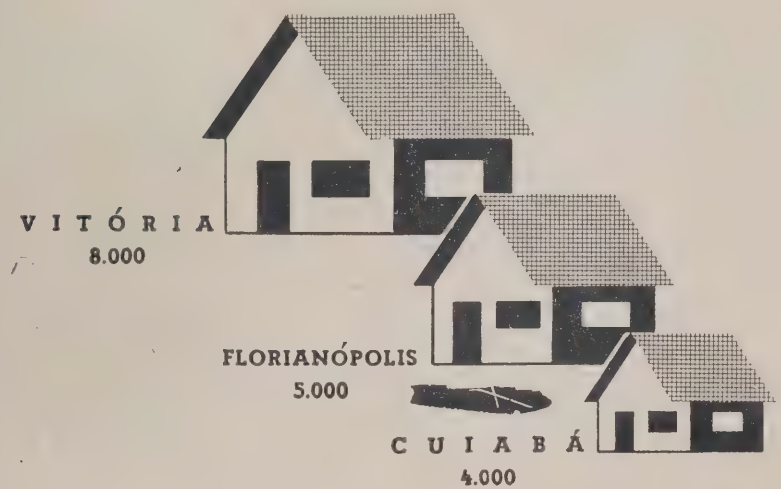
Um novo processo de cópia fidelíssima de quaisquer documentos, páginas de livros; jornais e revistas, fotografias. etc.

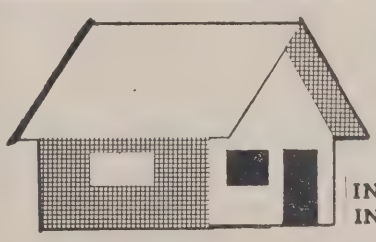
Av. Presidente Vargas, 509 - 17.º and. - Fones: 43-4811 e 23-0538

O INSTITUTO DOS INDUSTRIÁRIOS

já construiu ou financiou 10.000 moradias para seus associados. Torna-se mais fácil perceber o vulto dêsse número quando nos lembramos de que, no Brasil, em apenas 25 cidades existem mais de 10.000 prédios.

Vemos abaixo uma sugestiva comparação entre o número de casas construídas ou financiadas pelo INSTITUTO e o número dos prédios existentes em algumas das nossas capitais de Estado

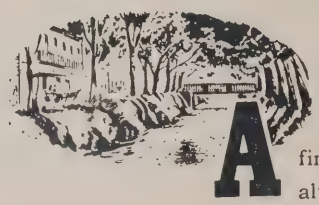




PRÉDIOS CONSTRUÍDOS OU FINANCIADOS

INSTITUTO DOS INDUSTRIÁRIOS
10.000

VALORIZE SUAS PROPRIEDADES EM PETRÓPOLIS



. . . subscrevendo as apólices emitidas pela Prefeitura Municipal de Petrópolis para o Serviço de Aguas !

A fim de dotar Petrópolis de melhoramentos à altura do seu progresso e do seu renome, a Prefeitura local está executando obras de grande vulto para regularização do serviço de águas com a construção de novos reservatórios, novas adutoras e nova rêde de distribuição. Para cobrir as despesas dessas obras, a Prefeitura Municipal de Petrópolis emitiu apólices (Dec.-Lei n.º 100 de 17/4/44) que rendem juros de 7 %. Como prova da solidez dessa operação e das garantias que oferece, estão subscrevendo êsses títulos figuras das mais representativas dos nossos círculos sociais, bancários, comerciais, industriais, etc., como:

DOM PEDRO - pela Cia. Imobiliária de Petrópolis	★	**ALBERTO e BENTO SOARES SAMPAIO**
OSWALDO COSTA	★	**CANDIDO GUINLE PAULA MACHADO**
FREDERICO RADLER DE AQUINO	★	**DR. MURILLO LAVRADOR**
OSMAR RADLER DE AQUINO	★	**D. AMÉLIA LEANDRO MARTINS**
OTHON BEZERRA DE MELLO	★	**D. LUIZA A. BOCAYUVA KEENER**

que assim, numa demonstração clara de elevado espírito coletivo, vieram enriquecer a lista de subscritores onde já figuram grandes nomes das finanças nacionais:

Srs. GUILHERME GUINLE, PEIXOTO DE CASTRO, BARÃO DE SAAVEDRA, GERVASIO SEABRA, ANTENOR DE REZENDE, PEDRO BRANDO além de outras personalidades destacadas.

O senhor que sabe muito bem o que significa para a valorização das suas propriedades em Petrópolis, a solução definitiva do problema de abastecimento de água à linda cidade serrana, deve cooperar também para a rápida execução das obras empreendidas.

Seja, pois, um dos subscritores das apólices da Prefeitura Municipal de Petrópolis. Colabore dêsse modo numa obra que além de beneficiar a coletividade representa, ao mesmo tempo, um bom emprêgo de capitais!

Para sua maior garantia, certifique-se junto a qualquer estabelecimento bancário da rigorosa pontualidade com que a Prefeitura Municipal de Petrópolis tem efetuado o pagamento dos juros e resgate dos seus títulos.

Informações: *em Petrópolis, no Departamento de Fazenda da Prefeitura Municipal. No Rio de Janeiro, no Banco Brasileiro de Crédito à rua da Alfândega, 49, com o corretor oficial da Bólsa de Valores, sr. Luiz J. C. Menezes, à rua Buenos Aires n.º 85, 6.º andar, e com os demais corretores desta Bólsa.*

COMPRAR APÓLICES DE PETRÓPOLIS É VALORIZAR SUA PROPRIEDADE E APLICAR BEM O SEU DINHEIRO!

A MAIOR DO BRASIL

A Cooperativa de Carnes e Derivados de Júlio de Castilhos é a maior do Brasil em seu gênero. Sua inversão imobiliária é de Cr$ 3.582.000,00 *e o movimento de vendas, na última safra, foi de cêrca de* 49 *milhões.*

Produção Cooperativa de Carne, Banha e Lãs

Aspectos do Movimento Gaúcho

NÃO se tem dado ainda a necessária atenção, fora das fronteiras do Rio Grande, ao extraordinário desenvolvimento das cooperativas de carne e banha. De longe, tem-se apenas conhecimento, às vêzes impreciso, das cooperativas vinícolas, das caixas rurais e da de consumo dos ferroviários. A êsses pontos limitam-se os conhecimentos gerais do movimento gaúcho, a despeito dêle constituir, a meu ver, o de maior significação no quadro brasileiro, já pela sua expressão econômica, já pela consciência que se forma em tôrno do sistema.

Tem-se falado, com certa procedência, do extraordinário efeito do caldeamento racial e da mentalidade do imigrante, procedente de países onde a prática do cooperativismo tem sido bastante difundida. No setor da carne, porém, não parece que a influência estrangeira se tenha feito sentir de modo tão incisivo como ocorre,

por exemplo, no vitivinícola. De certo as condições gerais, resultantes, em grande parte, da difusão de iniciativas, terão propiciado a expansão do cooperativismo como um processo de defesa econômica, em outras regiões menos ou nada colonizadas pelo elemento estrangeiro. E' que, quando a consciência se forma e transcende do círculo gerador, não se precisa da ação catalítica do elemento estranho; o nacional mesmo, tendo assimilado os métodos e o "processus", toma iniciativas próprias como o da indústria saladeril e dos embutidos, que constituem um conjunto de grande significação no quadro econômico estadual.

Segundo apuração recente, feita pela Seção de Assistência ao Cooperativismo do Estado, até junho dêste ano, havia no Rio Grande do Sul 44 cooperativas dedicadas à produção animal, com 10.891 associados, capital subscrito de 22.088.700 e realizado de ..... 21.399.499 cruzeiros, com o movimento financeiro geral aproximado de 224 milhões. As referências do capital e movimento financeiro correspondem ao ano de 1947. Aquela Seção técnica deveria organizar um uniforme especial sôbre as cooperativas da indústria animal, à vista de sua importância, da riqueza e abundância de elementos estatísticos, que encontrei nas diversas visitadas.

O quadro abaixo, divulgado pelo Instituto Sul Rio-Grandense de Carnes, correspondente às safras 1947 e 1948, demonstra a posição das cooperativas dentro da economia saladeril.

COOPERATIVAS	1946	1947	1948
Castilhense de Carnes e Derivados	53.375	30.446	30.410
Bagéense de Carnes, Ltda.	27.667	7.300	23.838
Fronteira-Oeste de Carnes e Derivados	24.687	22.116	21.408
Santanense de Carnes e Derivados	20.157	17.015	20.194
Rural Serrana	20.662	23.588	19.271
Pedritense de Carnes, Ltda.	14.765	7.049	10.325
Rural Gabrielense	20.662	8.318	7.830
	181 975	**115 832**	**133 276**

Pelo quadro verifica-se a existência de 27 estabelecimentos saladeris no Estado, cabendo às sete cooperativas o contrôle de aproximadamento 46% do total da matança (última safra). Destacadamente, realizaram, no último triênio, a seguinte matança:

O quadro faz a colocação na ordem decrescente do volume de animais abatidos, vendo-se que a cooperativa de Júlio de Castilhos vem sustentando a liderança, com apreciável diferença sôbre suas congêneres. Como vimos no quadro da matança geral, apenas uma firma concorrente (a Sociedade Anônima de Fazendeiros) tomou-lhe a dianteira. E' natural, pois, que, comece por falar desta grande organização, aliás a primeira de seu gênero que visitei no interior.

Durante meu contato com a

MATANÇA PARA CHARQUE NO ESTADO

NÚMERO DE CABEÇAS

N.º	ESTABELICIMENTOS	MUNICÍPIOS	1947 (ENCERRADA EM 15 DE JUNHO)			1948 (ENCERRADA EM 5 DE JUNHO)		
			Novilhos	Vacas	Reses	Novilhos	Vacas	Reses
1	Francisco de Paula Sune	Alegrete	782	1.053	1.835	350	1.862	2.212
2	Sociedade Industrial Ardomé, Ltda	Arroio do Meio	—	—	—	637	24	661
3	Cooperativa Bagéense de Carnes, Ltda.	Bagé	4.030	3.270	7.300	15.864	7.906	23.830
4	Indústria de Carnes Santo Antônio, S. A.	Bagé	—	—	—	11.374	5.441	16.815
5	Rodolfo Moglia & Cia., Ltda	Bagé	9.341	3.907	18.248	14.273	3.630	17.903
6	Sociedade Anonima de Fazendeiros	Bagé	3.430	7.910	21.340	27.794	6.643	34.437
7	Sociedade Industrial de Sub-Produtos Animais, S. A.	Bagé	1.857	641	2.498	2.056	2.625	4.681
8	Frigoríficos Nacionais Sul-Brasileiros, S. A.	Canoas	4.889	—	4.889	753	—	753
9	Cândido Nascimento e Silva	Cruz Alta	7.698	2.901	10.599	6.560	4.364	10.924
10	Cooperativa Pedritense de Carnes, Ltda.	Dom Pedrito	3.989	3.060	7.048	5.543	4.782	10.325
11	Sociedade Abastecedora de Carnes, Ltda.	Guaíba	—	—	—	273	77	350
12	Mário Sune	Jaguarão	4.628	1.267	5.895	6.209	686	6.895
13	Cooperativa Castilhense de Carnes e Derivados, Ltda.	J. de Castilhos	23.874	8.572	32.446	21.891	8.527	30.418
14	Osório, Abrantes & Cia.	J. de Castilhos	4.645	3.616	8.261	3.510	1.443	4.953
15	Romeu Waihrich	J. de Castilhos	—	—	—	4.008	2.618	6.624
16	Cooperativa Santanense de Carnes e Derivados, Ltda.	Livramento	10.551	6.464	17.015	12.560	7.634	20.194
17	Frigorífico Armour do Rio Grande do Sul, S. A.	Livramento	5.768	2.944	8.712	4.804	2.355	7.159
18	Gomes & Araujo	Pelotas	3.206	2.958	6.164	3.233	604	3.837
19	S. A. Frigoríficos Anglo	Pelotas	23.121	4.565	27.698	9.600	1.094	10.694
20	Vva, Pedro Osório & Cia, Ltda.	Pelotas	120	—	120	—	—	—
21	Companhia Swift do Brasil, S. A.	Rio Grande	2.892	1.055	3.947	605	801	1.406
22	Frigoríficos Anselmi, Ltda.	Rio Grande	—	—	—	197	—	197
23	Companhia Swift do Brasil, S. A.	Rosário	7.682	516	8.200	4.808	492	5.300
24	Cooperativa Rural Gabrielense. Ltda.	São Gabriel	4.328	3.990	8.318	3.444	4.386	7.830
25	Cooperativa Rural Serrana, Ltda.	Tupanciretã	15.879	7.709	23.588	13.593	5.678	19.271
26	Marcial Terra & Filhos	Tupanciretã	11.401	5.018	16.419	15.287	5.832	21.119
27	Coop. da Fronteira-Oeste de Carnes e Derivados, Ltda.	Uruguaiana	18.450	3.666	22.116	16.522	4.886	21.408
		TOTAL	**182.561**	**80.084**	**262.645**	**205.746**	**84.450**	**290.196**
		Percentagens	69,60%	30,40%	100,00%	70,90%	29,10%	100,00%

Serviço de Estatística

INSTITUTO SUL RIO-GRANDENSE DE CARNES

RESUMO Em 5 de junho de 1948 290.196 reses
Em 15 de junho de 1947 262.645 reses
Dif. neste ano a mais 27.551 reses

Cooperativa Castilhense de Carnes e Derivados, percebi que três fatôres afetavam sua existência: 1) a concorrência desordenada dos chamados Estados Centrais; 2) a diversidade de métodos mercantis das praças importadoras do norte do país; e 3) ausência de um órgão federativo, capaz de promover a defesa integral do produto.

No período de junho a agôsto, os mercados do norte são abarrotados com a produção das charqueadas de São Paulo, Minas, Goiás e Mato Grosso. "Nessa época — afirma o relatório de 1946 — o Rio Grande perde completamente o contrôle dos mercados de charque." Em consequência da saturação do mercado e baixa de preço, somente numa partida de 6.987 fardos já vendidos, o prejuízo foi de aproximadamente 1,3 milhões de cruzeiros.

Outro fator negativo é apreciado nesses têrmos, pelo relatório da diretoria: "Infelizmente nosso sistema de venda não obriga o comprador de charque a recebê-lo, quando os preços dêsse produto baixam. De balde temos nós vendido em épocas de altas contínuas, carregando sempre a quantidade vendida, mesmo quando os preços são muito mais altos que no momento em que a venda foi realizada. Com isso não fazemos favor e sim cumprimos o mais elementar dever que a honestidade comercial impõe. A concepção de honestidade do importador de charque do Norte, com raríssimas e honrosas exceções, é outra. Quando os preços baixam, põe à disposição do vendedor o produto comprado, por melhor que seja seu benefício e classificação. As únicas firmas que receberam o charque que nos haviam comprado, resgatando as duplicatas correspondentes, em pleno abarrotamento do mercado, foram as de Manoel Joaquim de Carvalho & Cia. Ltda. e Sociedade Anônima Wildberger, da Bahia". No conceito de Norte, deve entender-se do Distrito Federal para cima, conforme me esclareceram.

O último fator reside em que as cooperativas de carne não possuem ainda o órgão federativo, capaz de amparar seus interêsses fora da órbita do Estado. Mantendo depósitos próprios nas praças de consumo, com estocagem regulada em função da sua capacidade, a Federação poderia cobrir satisfatoriamente os riscos da oscilação dos preços, evitando, ainda, que a mercadoria seja posta à ordem por fortuitas alegações de difícil verificação. Efetivamente não se concebe que os produtores estejam intramuros organizados, enquanto nos mercados de consumo se apresentem totalmente desamparados. Discursando em Bagé, formulei uma crítica a respeito, concitando os produtores a promoverem quanto antes, a formação do seu órgão federativo.

Não vejo como evitar a concorrência dos Estados Centrais, senão atenuando por meio de um convênio, com ajuste de quotas e estabilização de preços. O afluxo de charque de outras procedências interessa aos mercados consumidores, sendo, portanto, impossível, afastar a concorrência que beneficía a população; por outro lado, seria impossível eliminá-la totalmente, por meio de bloqueio ou proibição, por isso, além de inconstitucional, significaria estabelecer um monopólio regional em detrimento da economia de outras regiões.

Sem maior simpatia pelo dirigismo econômico, penso, entretanto, que o contingentamento poderia atenuar os choques inevitáveis de interêsses.

A concorrência, pois, teria de ser regulada em têrmos convencionais, o que seria ajudado pela manutenção de depósitos distribuidores nos próprios mercados de consumo. A questão de preços ou do cumprimento de contratos estaria envolvida nessa solução. A Cooperativa Castilhense acredita, entretanto que o remédio estaria na venda à vista "CIF" Pôrto Alegre ou marítima, na mesma base, portanto, em que os sulistas importam o açúcar do norte. Verificando que a medida só sortiria efeito mediante sua adoção por todos os exportadores, a Cooperativa sugeriu ao Instituto Sul Rio-Grandense de Carnes que tomasse a iniciativa da coordenação. Esquecem-se todos, porém, que essa imposição poderia dar maior alento aos concorrentes dos Estados Centrais, estimulando as firmas importadoras a dar-lhes preferência, se outros fôssem seus métodos. Isso prova, ainda uma vez, que a estabilidade de preços e a uniformização dos processos de venda, dependem de um convênio interestadual, envolvendo a totalidade dos produtores, sem qualquer caráter de agressividade aos consumidores.

Obtendo parte do financiamento no Instituto de Carnes, a Cooperativa construiu sua charqueada, escritório e obras acessóriais, montando suas imobilizações em Cr$ 3.582.000,00. O estabelecimento industrial é bem amplo e o contrôle estatístico, no escritório, é realmente digno de ser assinalado. A sociedade possui 143 associados, com o capital subscrito e realizado, respectivamente, de Cr$ 1.341.000,00 e 1.327.000,00, reserva de Cr$ 462.000,00 e outros fundos totalizando Cr$ 1.096.000,00. O movimento de vendas realizado até 31 de maio, atingiu a ..... Cr$ 48.606.042,40. No último exercício, o retôrno distribuído aos associados foi de 5,6 milhões de cruzeiros.

O processo de financiamento baseia-se no seguinte cálculo: um novilho com 450 quilos, recebe um adiantamento à base de 2,50 por quilo, dando o resultado de Cr$ 1.125,00. Na liquidação apura-se um rendimento aproximado de 22%, como se vê:

100 kos.	charque a $ 10,00.....	1.000,00
28 "	couro 9,00.....	252,00
28 "	gordura 8,30.....	232,40
miúdos.....		75,00
		1.559,40
	Custeio industrial.....	250,00
		1.309,40
	Adiantamento feito....	1.125,00
Liquidação por cabeça		184,40

O frigorífico particular faz o adiantamento na mesma base, porém computa o frete de 85 a 95 cruzeiros por cabeça, além de subtrair por outros meios. A tara é maior em virtude da viagem de três dias. Depois, não faz nenhum acêrto posterior, na liquidação.

Para terem idéia mais exata do movimento desta sociedade, indicarei alguns números que falam por si mesmos. Na última safra adquiriu 3.173.769 quilos de sal no valor de 2,1 milhões de cruzeiros (o consumo "per capita" é de 54.740 gramas do valor de Cr$ 36,32; no processo industrial, cada

rês exige o consumo de 500 litros de água). A produção de sebo foi de 1.487.472 quilos, no valor de 7,5 milhões de cruzeiros. Apurou, na vendagem de 53.389 couros de vacas e novilhos, com 1.473.665 quilos, a parcela de 7,3 milhões de cruzeiros. A produção de charque foi de 56.762 fardos com 5.333.173 quilos; do valor de ..... Cr$ 49.123.485,10, todo exportado para o Rio e norte do país e em pequena quantidade para Florianopolis. O couro vai para a Europa, os miúdos para o norte e o sebo fica no Estado e em Santa Catarina para a indústria de velas e sabões.

O rendimento de miúdos, por cabeça, corresponde a Cr$ 75,21, dando o movimento global de vendas de Cr$ 4.014.503,30. Nesta categoria incluem-se: perós, sangue sêco, tripas tortas e direitas, ovários, línguas, óleo de mocotó, nervos e tendões, bexigas sêcas e salgadas, cabelo, glândulas suprarenais e hipófises, pâncreas, orelhas, agulhas, abas de costelas, lombinhos, chifres inclusive refugos e sabugos, canelas e pichicos, casquinhos, palêtas, queixadas, guano (óssos desgraxados), fraldas, corações, fígados e cavacos de charque.

Para a embalagem do produto foram adquiridas 63.932 bôlsas de aniagem, do valor de Cr$ 591,302; 2.678 quilos de corda — 10.272,60; 637 quilos de fio — 10.272,60; 615 quilos de ferro-arco e 130 de rebites. Houve o consumo de 4.365 metros cúbicos de lenha e 5.835 litros de óleo. A Cooperativa ainda mantém uma seção de consumo, para suprimento aos associados e operários, com o movimento anual superior a 800 mil cruzeiros.

No último decênio a sociedade abateu 234.416 rêses com o pêso total de 2.751.074 quilos. A média geral do valor de custeio por cabeça tem oscilado de Cr$ 131.67 em 1944, para 212,49 na safra de 1946. Nesta última, porém, já o cálculo se eleva para Cr$ 250,00. E' interessante registrar que o valor do rendimento de miudezas, evoluiu de Cr$ 20,54 em 1939 para 75,21 na última safra.

Neste setor, visitei, também, as Cooperativas de Tupanciretã e Bagé, das quais falarei menos analiticamente. Na primeira localidade está situada a Rural Serrana, com 276 associados, capital subscrito de Cr$ 2.635.800,00 e realizado de Cr$ 2.633.300,00 — detalhe que aceutuo nas cooperativas gaúchas, para ressaltar a importância que é dada à formação do capital, quando a regra geral no Brasil é um desajuste lamentável. Os diversos fundos sociais atingem a 587 mil cruzeiros. Até junho dêste ano realizou vendas no valor de Cr$ 40.642.000,00 sendo 39,3 milhões na seção de produtos industrializados. O financiamento é feito na base de 90% dos preços mínimos do mercado, dando a média de mil cruzeiros por cabeça. Encontrei aí uma regulamentação da seção saladeril, digna de ser adotada pelas suas congêneres.

Na última safra a Cooperativa de Tupanciretã abateu 19.271 rêses. A capacidade oficial diária da charqueada é de 250 cabeças, porém vem trabalhando com 330. Nesta, como nas demais congêneres, a prática dos contratos não está ainda difundida, sendo suprida por um simples livro de inscrição.

A Cooperativa de Bagé é também organização modelar, com sua charqueada instalada sob uma área coberta de 10.000 metros quadrados, adquirida em 1940 por 500 mil cruzeiros, porém hoje extraordinàriamente valorizada com as máquinas, obras de remodelação e pelas condições econômicas gerais. A divisão interna do estabelecimento industrial obedece às rigorosas prescrições da legislação federal vigente, parecendo-me, sob êsse aspecto, ser a que, das visitadas, oferece melhores condições técnicas. Pelo quadro demonstrativo, vimos que é a segunda em volume de produção. No momento da visita, o estoque depositado correspondia a 12.000 rêses abatidas. Seu capital subscrito e realizado é de respectivamente .... 2.340.000 e 2.190.000 cruzeiros, distribuídos entre 207 associados. O fundo de desenvolvimento econômico é do valor de Cr$ 1.474.090,00. Até 13 de julho (data da visita), as vendas realizadas nesta safra montavam a Cr$ 13.706.271,80. Êste valor, adicionado ao de Cr$ 23.409.778,20, representado pelo charque depositado, oferece a soma de Cr$ 37.116.050,00 se não ocorrer alta posterior.

Por disposição estatutária, a direção está autorizada a adiantar 80% no ato da matança "e aumentar, progressivamente, essa percentagem, até atingir os 100% do valor teórico, creditado ao associado por ocasião do recebimento da tropa".

Em rápidas impressões, colhidas em três charqueadas cooperativas do Estado, duas das quais ocupam o primeiro e segundo lugares na ordem de importância econômica, verificamos que, realmente, êste conjunto exerce extraordinária influência no cômputo das atividades totais do movimento local. Sete cooperativas disputam ao conjunto de 27 organizações especializadas, o contrôle de 46% das matanças para charque, volume que representa a riqueza aproximada de 240 milhões de cruzeiros. O fato é suficientemente significativo para exaltar as proporções do cooperativismo gaúcho. E é com o maior entusiasmo que o proclamo, satisfeito pela oportunidade de "descobrir" êsse grupo tão operoso e próspero, que desmente o preconceito da inexistência de clima para o cooperativismo em nossas terras.

Aos que possam imaginar que no Rio Grande, a matança de gado se destine, apenas, ao preparo de charque para exportação, quero esclarecer que também ela é destinada à indústria de frios e conservas e ao consumo de carne verde. No rol das charqueadas, vimos a presença de 7 cooperativas. Na lista dos 22 frigoríficos, não consta qualquer cooperativa. Não conhecendo dados estatísticos mais atualizados, tomo por base o quadro do Instituto Sul Rio-Grandense de Carnes do ano de 1946, pelo qual verifico que, dentre as 14 fábricas para conservas e embutidos em geral então existentes, 7 eram cooperativas e possuíam 42% dos suínos abatidos. Destas, a Cooperativa Sul Rio-Grandense de Banha, em Cruz Alta, ocupava e ainda ocupa lugar mais destacado.

Esta sociedade tinha 1.411 associados em 30 de junho passado, que realizaram totalmente o capital de Cr$ 2.198.300,00. Trabalha normalmente em onze meses, com a capacidade total de 50.000 animais, em virtude das recentes amplia-

ções feitas. Entretanto, o máximo abatido numa safra, até agora, foi de 30.274 suínos (exatamente a última) com 2.843.442 quilos de pêso vivo.

Durante o último exercício, a produção expressa em quilos foi à seguinte: banha — 1.388.400; salgados — 317.604; embutidos diversos — 282.146; couros salgados — 120.566; óssos — 59.469; miúdos — 42.815; sabão — 37.700; banha industrial — 32.322; ósso industriais — 12.817; presunto — 10.601; e sangue sêco — 4.938. Não obstante ser uma organização industrial especializada, recebe "produtos coloniais" dos associados para venda, como farinha e raspa de mandioca, mel centrifugado, feijão de diversas variedades, semente de linhaça e fumo em fôlha. Fornece-lhes o material necessário ao desenvolvimento de suas atividades.

Os produtos coloniais, no último exercício, somaram Cr$ ..... 1.968.869,70 e a conta de fornecimentos atingiu a 812.979 cruzeiros. A produção de banha entregue à União Sul-Brasileira de Cooperativas, à qual se filiou, foi do valor de Cr$ 19.181.878,70, sem computar as vendas locais e para o interior do Estado, do valor conjunto de Cr$ 2.596.548,00.

O retôrno foi distribuído na base de 60 centavos por quilo de porco fornecido e de 5% sôbre o movimento do armazém. Em novas construções e aquisição de máquinas, despendeu mais de 800 mil cruzeiros.

Visitei a fábrica de óleos vegetais, em construção, pois a Cooperativa também vai incursionar na industrialização do feijão-soja, girassol, amendoim e subprodutos. Coisa interessante ocorreu aqui. Em tôda parte, a indústria dos óleos vegetais sempre foi considerada concorrente dos negócios da indústria de gorduras animais. Em 1940, a produção do óleo de soja na América do Norte foi igual à metade da produção de toucinho, fato que trouxe muitas apreensões à National Livestock Marketing Association. Cuidou-se de restabelecer o equilíbrio no mercado, com a intensificação do consumo, a estabilização do preço, o descongestionamento dos estoques e o sacrifício do excesso de suínos, isto é, sua matança sem aproveitamento industrial.

Entre nós não ocorre tal saturação, porém espantou-me que a Cooperativa se referisse à queda do consumo de gorduras animais, no norte do país (atribui, sem razão aparente, à retirada das tropas americanas das bases militares), ao mesmo tempo que vai desenvolvendo seu programa de industrialização de óleos vegetais.

Não conheço os motivos em que se firma a sociedade para executar tal programa, mas, de certo, terá estudado o problema sob seus diversos ângulos, para não se arriscar, temerariamente, numa aventura de desagradáveis consequências.

No setor da produção animal devo ainda algumas palavras a respeito da Cooperativa Bagéense de Lãs, sociedade com 249 associados, capital subscrito e realizado de respectivamente 1.463.000 e .... 869.916 cruzeiros. O financiamento da sua produção é obtido por intermédio do Banco do Brasil, à base de 70% do preço por êle fixado para cada safra (em geral o preço pago pelas barracas ou armazens de compra). A Cooperativa recebe o produto, classifica, limpa e enfarda, cobrando uma taxa de serviço que corresponde a Cr$ 22,00 por arroba. Os fardos de exportação têm em média 450 quilos, tendo a prensa capacidade para 70 fardos em oito horas de trabalho.

O rendimento médio de lã, por cabeça, é de 3 a 4 quilos. As vendas até 30 de junho último montaram a 630.000 quilos, do valor de Cr$ 6.247.354,00. O preço médio comercial é de Cr$ 180,00 a arroba, com possibilidade de subir a Cr$ 220.230,00. O preço de liquidação para o financiamento é de Cr$ 195,00 por arroba, fixado pelo Banco do Brasil, como vimos. Na última safra, a produção do velo (lã atada) assim se distribuiu:

Merina	25,28 %
Prima A.....	21,74
Prima B.....	26,42
Cruza 1.....	12,37
Cruza 2.....	7,62
Cruza 3.....	3,99
Cruza 4.....	2,58
	100,00 % = 296.338 ks

Agrupada em classificações mais amplas, a produção é de 57,69% para o tipo especial; 33,18% para o tipo corrente e 9,11% para o tipo comum. A produção total de lãs, no Estado, é de 16 milhões de quilos, cabendo aproximadamente 1/3 (4,5 milhões) às cooperativas.

Bromberg Sociedade Anonyma

IMPORTADORA-COMERCIAL E TÉCNICA

Máquinas, Eletricidade,
Varejo, Ferragens,
Ferros e Aços, Óleos.

PÔRTO ALEGRE
MATRIZ

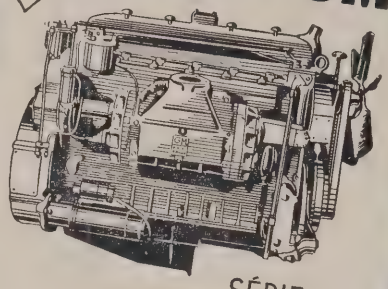
PELOTAS - RIO GRANDE
FILIAIS

GM
GENERAL MOTORS
FÔRÇA DIESEL

A Diesel GM

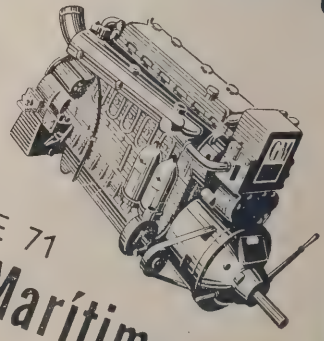
SÉRIE 71
Estacionários

A Diesel GM



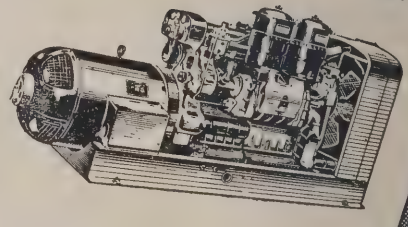
SÉRIE 71
Motores para veículos

A Diesel GM



SÉRIE 71
Marítimos

A Diesel GM



Série 71
Conjunto Gerador

4 Azes

Quatro unidades de primeira escolha... Quatro azes consagrados pela marca Diesel da General Motors, para as mais variadas aplicações. Os motores Diesel GM são de 2 ciclos, o que significa um aproveitamento máximo de energia, além do que são também compactos, econômicos, fáceis de transportar, proporcionando a fôrça requerida no local necessário, de imediato e com inteira segurança. Sua capacidade varia de 40 a 1.600 H.P. Verifique como um Motor Diesel GM da Série 71 pode oferecer-lhe maiores lucros em seus negócios — Visite o concessionário mais próximo ou escreva-nos pedindo detalhes especiais.

DIESEL GM Produto da General Motors

a fôrça moderna

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

Para maiores informações mande êste coupon hoje mesmo à

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Caixa Postal 200-B - São Caetano - São Paulo - Dept. G

Estando interessado na aquisição de um Motor Marítimo/ Gerador de Fôrça/ Diesel GM Industrial/ peço-lhes enviar-me sem compromisso da m/ parte o folheto explicativo.

NOME .....

CIDADE ..... RUA .....

Atualidade Econômica do Fumo

Linneu M. Vieira

Uma das mais tradicionais culturas brasileiras, cujas raízes se confundem nos primeiros dias de nossa história, e uma das mais características indústrias nacionais — a do fumo, estão agora no primeiro plano das notícias.

A cultura continua primitiva e com progressos pequenos no que se refere ao fumo nitidamente brasileiro, da Bahia, enquanto progride o cultivo do fumo amarelo, destinado à fabricação de cigarros de moderno tipo. O comércio do fumo em fôlha, exportação prejudicial de longos decênios, entra em complicações, enquanto a indústria do charuto, agravada de impostos, elevação da matéria prima e da mão de obra, experimenta uma crise de subconsumo.

O país começa a se preocupar com o fumo, tentando imprimir-lhe modernos rumos de cultivo, trato, indústria e comércio interno e externo. Nesta reportagem se fixa a atual situação do fumo brasileiro.

Tempo de leitura: 10 minutos.

A SITUAÇÃO da cultura do fumo no Brasil, tem-se modificado bastante de ano para ano. A sua influência se vem acentuando cada vez mais na economia nacional, onde o fumo já se tornou um dos seus principais fatôres.

Planta pertencente à família das Solanáceas, é um vegetal industrial cujas fôlhas após cuidados especiais, servem para a fabricação de cigarros, charutos, fumo em rolos, picado ou desfiado, etc. Dos resíduos colhidos nas fábricas e de suas próprias fôlhas é extraída a "Nicotina", empregada como "Inseticida". A sua cultura requer um clima quente e úmido ou temperado, sendo por isso mesmo, uma planta própria dos países tropicais, florescendo com grande vantagem nas zonas tórridas, principalmente nos lugares de terrenos úmidos.

A importância do fumo entre nós é grande, e se houvesse maiores cuidados técnicos, através campos de experimentação e outros cultivos ela aumentaria de muito. Mesmo assim, a nossa importação de fumos especiais carece de importância e tende a desaparecer de todo, encontrando-se justificativa na que ainda existe, de certo modo, no abandono em que por largos anos deixamos essa cultura.

O fumo é incontestavelmente um produto de consumo universal. Vê-se, assim, que êle representa um concorrente digno de apreciação na economia mundial, e, portanto, de maior interêsse no arcabouço da nossa própria economia.

SITUAÇÃO MUNDIAL

A sua produção mundial, prejudicada pela guerra, não avançou muito nos dez últimos anos. Em 1946, atingiu 3.932.117 toneladas ou seja cêrca de 300 toneladas a mais do que a do ano de 1937.

O Brasil foi, antes e durante a guerra, o quarto produtor mundial de fumo, perdendo, entretanto, essa classificação em favor da Turquia, nos últimos dois anos.

Os Estados Unidos, Índias Britânicas, China, Brasil, Turquia, Itália,

França e Bulgária, são os oito maiores produtores mundiais de fumo.

A China tem uma exportação de fumo em fôlha muito reduzida, enquanto que a sua importação é cêrca de doze vêzes mais, não obstante ser um dos maiores produtores, com quase 600.000 toneladas por ano.

Em 1937, a produção mundial foi de 3.623.271 toneladas. Declinou de pouco, até o ano de 1943, crescendo novamente a 3.932.117 toneladas, em 1946.

O volume da exportação mundial de fumo em fôlha, variou muito durante os anos da recente conflagração. De 712.742 toneladas em 1937 desceu a 688.786 em 1939. No ano de 1942 ficou reduzido a 444.680 e depois do acréscimo que se verificou em 1945, caiu para 359.740 toneladas em 1944. Em 1946, subiu a 713.562 toneladas.

SITUAÇÃO BRASILEIRA

A produção brasileira, embora atualmente deixe muito a desejar em relação à mundial, poderá progredir bastante, desde que se fomente o emprêgo de meios técnicos modernos entre os nossos cultivadores.

Essa produção ainda apresenta certas características regionais, que, eliminadas pouco a pouco, aumentariam a quantidade e melhorariam a qualidade do fumo nacional.

Em 1932, tínhamos uma produção de 99.674 toneladas, no valor de Cr$ 159.277.000,00. Atingiu em 1935 a 101.814 toneladas, no valor de Cr$ 158.031.000,00. Daí, sofreu uma diminuição nos dois anos seguintes, voltando a crescer até 1946, época em que atingiu a 118.560 toneladas, no valor de Cr$ 537.209.000,00.

Entre os anos de 1937 e 1947, notadamente durante o período de guerra, a produção nacional de fumo se manteve mais ou menos estacionária, voltando a crescer nos últimos anos. Sem embargo, em 1947, esta produção foi reduzida, o que não se pode tomar em consideração, por ter sido êsse um ano agrícola considerado anormal.

A análise estatística mostra-nos a valorização obtida pelo fumo no decênio aqui estudado e muito embora haja, para isso, contribuído o encarecimento geral de todos os produtos, o fumo foi um dos mais atingidos nessa valorização. Não tem sido estéril, portanto, a política de seleção que há tempos se vem esboçando em alguns dos nossos Estados produtores.

A Bahia, que é o maior centro da produção nacional de fumo, em 1937, produziu 27.485 toneladas, em uma área plantada de 29.500 hectares e num valor de Cr$ 43.975.000,00. No ano de 1945, a sua produção foi de 45.517 toneladas, ou seja 40% da produção brasileira. Em 1946, decresceu para 42.182 toneladas, no valor de Cr$ 212.981.000,00 e a sua estimativa para 1947, foi de 40.959 toneladas.

O Rio Grande do Sul, com 30.490 toneladas, no valor de Cr$ ..... 42.100.000,00 durante o ano de 1932, sofreu as mesmas alternativas de acréscimos e decréscimos já notadas na produção baiana e, em 1937, partindo de uma produção de 25.000, atingiu a 40.150 toneladas em 1946, que representava 33% da produção brasileira de fumo.

Minas Gerais ocupa o terceiro lugar na escala produtiva do fumo e vem de igual forma acompanhando os esforços da Bahia e do Rio Grande do Sul, no sentido de aumentar o seu cultivo, sem se descuidar, entretanto, de melhorar a qualidade produzida.

Antes da guerra, o nosso comércio externo de fumo em fôlha e em rôlo era mais ativo com a Alemanha, Holanda e Argentina. Somente em 1937 exportamos, respectivamente, para êsses países 15.400, 9.912 e 5.286 toneladas, nos valores de 38.158, 35.763 e 16.440 milhares de cruzeiros.

Essa exportação, que em 1937, era de 36.600 toneladas, no valor de Cr$ 87.694.000,00 atingiu no ano de 1946 a 53.843 toneladas, no valor de Cr$ 492.765.000,00. Em 1947, a exportação nacional alcançou 39.500 no valor de Cr$ 376.647.000,00 e, durante os meses de janeiro a julho de 1948 o seu total foi de 12.241, no valor de Cr$ 126.120.000,00. Vê-se, portanto, que embora não tenha sido duplicado o volume da exportação, o seu valor subiu a mais de cinco vêzes o de 1937, mostrado-nos o quanto foi valorizado êsse produto no mercado mundial.

E' de notar que o nosso consumo interno também vem aumentando, exigindo assim maior produção a fim de que não sofra prejuízo o nosso comércio, com os países compradores. Cêrca da metade do fumo produzido no Brasil é consumido pelas nossas próprias indústrias, bastando salientarmos que quase tôda a produção sul-riograndense é destinada aos nossos mercados internos.

Durante a guerra, o mercado externo sofreu, como era natural, um colapso bastante significativo. Basta lembrarmos que a exportação dêsse produto se reduziu de quase 50% até 1943, revelando ascensão daí por diante, e atingindo a 53.843 toneladas em 1946.

Infelizmente a exportação decaiu em 1947 e no primeiro semestre de 1948.

Não obstante o conflito haver terminado há três anos, a nossa exportação de fumo ainda não se encontra normalizada. À vista da amplitude do comércio mundial dêsse produto, vê-se que há possibilidades para exportá-lo muito mais.

Antes de 1939, éramos o quarto país exportador de fumo em fôlha. Pouco a pouco, fomos tomando a dianteira até atingirmos atualmente o segundo lugar nessa escala universal.

E' verdade que a nossa produção foi mantida estacionária por muitos anos, mas se levarmos em conta as necessidades do nosso consumo interno e do nosso volume de exportação, durante êsse período, concluímos que houve certo equilíbrio na economia nacional do fumo.

Aperfeiçoar o cultivo no país, aumentar a sua produção e, sobretudo melhorar a qualidade do produto, trará ao Brasil incalculáveis benefícios para o seu comércio exterior de fumo, que constitui hoje um dos seus relevantes fatôres econômicos.

Se atualmente exportamos metade do fumo produzido, o que representa, aliás, parcela mínima do consumo mundial para conquistarmos novos mercados necessitamos elevar de muito a nossa produção, porque o fumo já se tornou mercadoria de uso imediato e obrigatório de quase tôda a humanidade.

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RUA DA QUITANDA, 129

CAPITAL E RESERVAS ..... Cr$ 105.174.000,00

DEPÓSITOS ..... Cr$ 329.740.000,00

Recebe depósitos à vista e a prazo.

Concede taxas especiais nas operações de desconto à indústria e ao comércio.

Emite letras hipotecárias ao portador, juros de 7% a. a., com cupões semestrais e garantidas especialmente pelos seus empréstimos hipotecários.

O Banco recebe ao par essas letras, em pagamento de amortizações vencidas de qualquer dos seus empréstimos hipotecários.

TABELA PARA DEPOSITOS

DEPÓSITOS POPULARES — LIMITE CR$ 10.000,00
Juros 5,5% a. a.

DEPÓSITOS LIMITADOS — LIMITE CR$ 200.000,00
Juros 5% a. a.

DEPÓSITOS À VISTA — SEM LIMITE
Juros 3,5% a. a.

DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO
30 dias — Juros 4% a. a.
60 " " 4,5% a. a.
90 " " 5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO
De 6 meses — Juros 5,5% a. a.
De 12 " " 6% a. a
De 24 " " 6,5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO — RENDA MENSAL
De 12 meses — Juros 5,5% a. a.
De 24 " " 6% a. a.

A seus acionistas e aos servidores municipais, o Banco abona juros de 6% a.a. em conta especial, com retiradas livres por meio de cheques.

Reportagem

Nos Quatro Cantos do Mundo o Homem Paga Mais Para Viver

STAFORD CRIPPS

A Inglaterra, merecê de uma dura e realística política, lidera a contenção dos preços.

No Brasil:

De 1939 a Agôsto de 1948

Aumento no custo da vida	**269%**
Aumento no custo da alimentação	**342%**
Aumento no custo do vestuário	**316%**

Observação feita na cidade de São Paulo.

SÃO PAULO

Aqui tomamos o índice brasileiro.

DIA DE PAGAMENTO NA CHINA

Esta fotografia foi publicada na revista norte-americana LIFE e dá uma idéia da inflação chinesa. Num dia de pagamento da emprêsa telefônica de Shangai, são necessários caminhões para transportar o dinheiro. E as telefonistas levam seu magro salário em sacolas...

CONGRESSO CHILENO

Os maiores índices de elevação na América são os do Chile, Bolívia, México, Perú e Brasil.

BATTLE BERRES

No Uruguai o custo de vida aumentou em 75% até maio dêste ano.

NO curso dos últimos anos, no Brasil, o problema do custo da vida estêve continuamente presente. Os desequilíbrios de ordem econômica e social provocados em todo o mundo pela segunda grande guerra devem, sem dúvida, ser responsabilizados pela apressada elevação dos preços das utilidades, no país, mas é de ver que as causas internas, vinculadas à nossa própria estrutura econômica e às debilidades com que se comportou o govêrno diante da crise, contribuíram, de certo modo, para agravar a situação.

O fato é que, com exceção do que se verifica em relação às camadas mais favorecidas da sociedade brasileira, um crescente desajustamento se vai observando entre as rendas e as despesas individuais e de família, pois ao tempo em que estas aumentam em ritmo acelerado aquelas se elevam em ritmo moderado. Não há negar que um persistente esfôrço vem sendo empregado no sentido de restabelecer-se o equilíbrio perdido, muita vez por iniciativa das próprias classes patronais, mas a verdade é que o binômio salário-preços gerou no Brasil um círculo vicioso, dentro do qual a solução não é possível.

O combate à elevação do custo da vida, no Brasil, foi e está sendo conduzido em dois setores: no do reajustamento de salários e vencimentos e no do tabelamento de preços. Apesar de louvável em seu objetivo, essa política não resolve o problema, e os fatos aí estão a confirmar a conclusão dolorosa. O aumento de salários em si resulta na elevação de preços, pois o salário faz parte do preço. O equilíbrio que se obtem com o aumento é fictício, por momentâneo. O tabelamento de preços em si, tal como foi feito no Brasil, resulta também no encarecimento da vida, pois desestimula a produção, que se restringe, fazendo, por conseguinte, com que o excesso de procura trace novos níveis de preços, muitas vêzes à margem do próprio tabelamento, no mercado negro.

Certamente que o Brasil não seria conduzido a esta situação se os efeitos da guerra não se fizessem sentir, de maneira direta, em todos os seus setores de produção e consumo. As exigências de matérias primas de valor estratégico por parte das nações aliadas envolvidas diretamente no conflito alteraram o comportamento das populações rurais diante dos problemas

GONZALEZ VIDELA

577% é o altíssimo índice de aumento do custo de vida no belo Chile.

da produção. As lavouras de arribação, assim entendidas aquelas que não influenciavam na composição da balança comercial do país, essas lavouras que eram, grosso modo, de subsistência, foram parcialmente abandonadas, originando uma progressiva crise de abastecimento nos grandes centros de consumo.

Por outro lado, nesses grandes centros de consumo verificou-se o milagre da multiplicação das chaminés, com o início da industrialização intensiva do país. Atraída pelos salários altos nas atividades industriais, grande massa de trabalhadores rurais se deslocou dos campos para as cidades, agravando o desequilíbrio entre os níveis de produção agrícola estabilizados ou em fase depressiva e as exigências de consumo, em continuado crescimento. Se juntarmos, como parece lógico, aos fatôres aqui enumerados, outros igualmente influentes, poderemos então abarcar, em espaço mais amplo, os fundamentos da crise econômica brasileira, crise que encontra na elevação do custo da vida seu índice mais sugestivo.

Entre êsses outros fatôres influentes é justo destacar o aviltamento do dinheiro. De 1940 para cá, foram quadruplicados os volumes do papel-moeda em circulação e da moeda escritural. O desequilíbrio orçamentário da União exigiu vultosas emissões, e vultosíssimas emissões foram realizadas com o propósito de compensar os saldos da balança comercial do país. O valor do dinheiro, ou melhor, o seu poder aquisitivo, caiu em cêrca de 75 por cento, ou em três quartas partes, tornando asfixiante a vida de todos os que se mantinham à base de salários fixos.

DRAMA DO DESCAMISADO

Apesar de tôda a sua violenta política sócio-econômica, que vai desde a compra a baixo preço dos produtos no campo para a lucrativa venda ao exterior por muito mais, até a direta intervenção em todos os setores da iniciativa privada, Perón não conseguiu deter a alta na Argentina.

Por outro lado, as importações do exterior, reduzidas e instáveis, além de originar a mazela dos saldos positivos, impossibilitaram o reaparelhamento de setores importantes da economia do país, como os meios de transporte, a não poderem influir no sentido da contensão dos preços de mercadorias cimilares de procedência nacional. O excesso de meios de pagamentos criou a especulação em tôrno do dinheiro, cuja velocidade de circulação se multiplicou, com grave prejuízo para as atividades produtivas. À inflação monetária juntou-se, assim, a inflação do crédito. E as duas tangeram os preços dos limites razoáveis, fazendo-os atingir alturas espetaculares.

CUSTO DA VIDA NA AMÉRICA

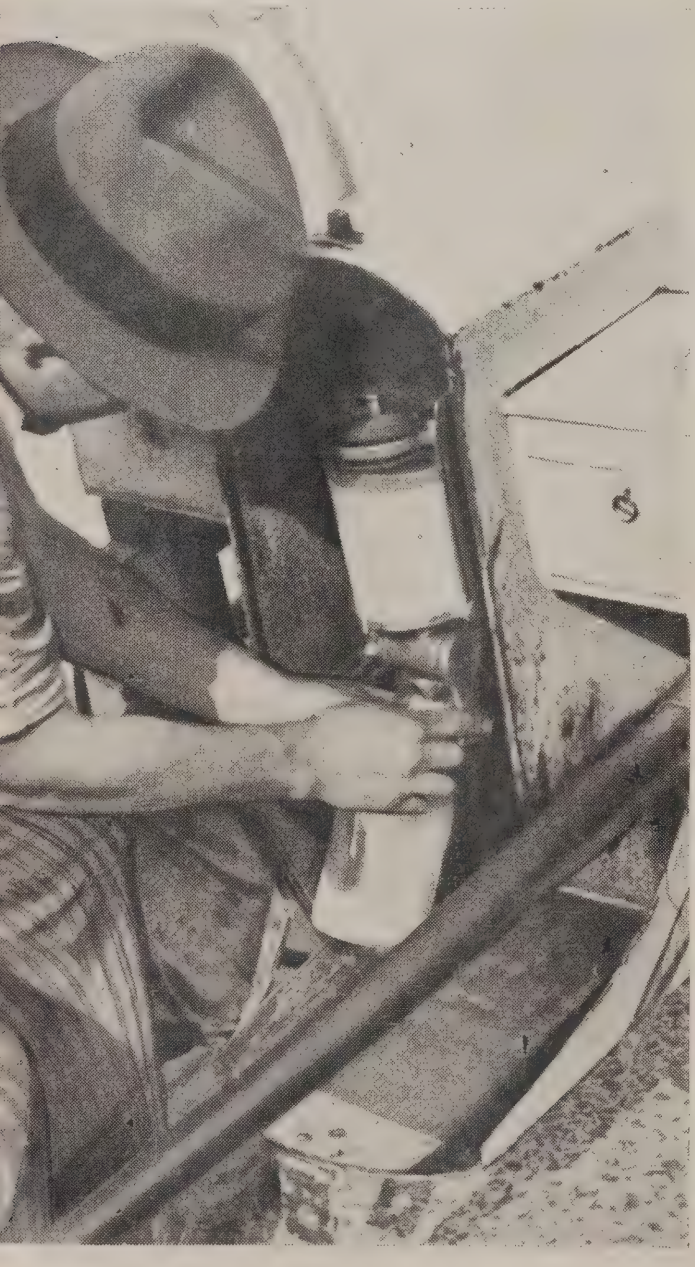
Certamente que o fenômeno do encarecimento da vida não é, nem poderia ser de maneira alguma, particular ao Brasil. Os fatôres que, aqui, determinaram seu surgimento, atuaram em todos os países do mundo, em

maior ou menor escala, e cada um dos países atingidos apresentou reação diferente. Justo lembrar que o processo de reação ante a ofensiva inflacionária variou de acôrdo com a estrutura econômica de cada nação e com os recursos mobilizados pelo poder público. Na Argentina, segundo se pode observar no "Monthly Bulletin of Statistics", da ONU, o custo da vida em Buenos Aires, aumentou, de 1937 a fevereiro do corrente ano, em 88%, enquanto o custo da alimentação aumentava em 90%. No Canadá, ainda de acôrdo com a referida publicação, o aumento do custo da vida se fêz, de 1937 a agôsto de 1948, em 56 por cento, enquanto o custo da alimentação alcançou 96%.

Na Venezuela, o custo da alimentação, de carvão e de sabão, em Caracas, aumentou em 85 por cento, de 1937 a dezembro de 1947. No Uruguai, relativamente à situação em Montevidéu, o custo da vida cresceu em 75 por cento, de 1937 a maio de 1948, e o da alimentação em 97 por cento, no citado período. Assinalação especial deve merecer a posição dos Estados Unidos no quadro das nações do continente. Os norte-americanos, como nenhum outro povo dêste hemisfério, empenharam-se na última grande guerra, mas o acêrto da política de preços desenvolvida pelo govêrno de Washington pode ser medido através da modéstia da curva de encarecimento da vida.

Aliás, em relação ao assunto, é curioso observar que, no período mais difícil do conflito armado, essa curva teve comportamento excelente, chegando a registrar-se, no triênio 1938-40, uma redução dos níveis de preços, relativamente à situação de 1937. O fato é que, em agôsto do corrente ano, o aumento do custo da vida em geral, em função de 1937, havia sido de 70 por cento, muito embora o da alimentação estivesse representado por 105%. Os dados da Tabela I oferecem a variação do custo da vida e do custo da alimentação nos Estados Unidos, na Argentina, no Uruguai, na Venezuela e no Canadá.

Em outros países do continente, a elevação do custo da vida se processou de maneira moderada. Na Colômbia, por exemplo, tendo-se em vista a situação em Bogotá, o aumento experimentado, de 1937 a junho de 1948, foi de 191%, muito embora o custo da alimentação houvesse crescido em 219



PAGA-SE MAIS PARA VIVER

A ausência de dados positivos e modernos impossibilita o conhecimento profundo da tremenda alta de custo da vida no Brasil, onde as cifras perderam inteiramente o senso... Na alimentação, todavia, se pode fazer bem uma idéia de quanto representam para os brasileiros os encargos atuais. Partindo de um índice 100, em 38, verifica-se que a alta importa em 342%!... No que se refere ao vestuário, os preços subiram até 1947, quando começaram a se estabilizar, e, em alguns casos, a baixar. De um modo geral, estima-se que o custo de vida subiu no Brasil, nos últimos anos, em 269%.

por cento. Em Costa Rica, em foco a situação em São José, o índice do custo da vida experimentou, de 1937 a junho de 1948, uma elevação de 114 por cento, enquanto a elevação no custo dos alimentos foi da ordem de 123%.

Também na República Dominicana o crescimento se fêz de forma moderada. Em função dos resultados verificados em 1941, o aumento do custo da vida, para julho do corrente ano, foi de 128%, apesar do custo da alimentação haver subido de 147%, focalizada, aqui, a situação na cidade Trujillo. Em relação à média mensal verificada de outubro de 1939 a junho de 1940, o aumento do custo da alimentação na cidade de Panamá, em Panamá, se expressou em 106%, em julho do ano em curso. Por outro lado, em Pôrto Rico, em função do inquérito procedido a 15 de março do ano de 1941, o custo da vida elevou-se de 78%, até junho de 1947, e o da alimentação em 110%. A variação do custo da vida e da alimentação na Colômbia, em Costa Rica, na República Dominicana, no Panamá e em Pôrto Rico pode ser acompanhada através dos dados constantes da Tabela II.

Já na Tabela III estão alinhados os dados relativos à variação do custo da vida e do custo da alimentação nos países americanos que mais sofreram o desequilíbrio econômico provocado pela guerra: Bolívia, Chile, México, Nicarágua, Paraguai e Peru. Infelizmente, a verdade manda reconhecer que o Brasil está situado neste grupo de países do continente para os quais a guerra representou pesado encargo, muito embora alguns dêles dela não tenham participado como beligerantes ou em posição ativa na defesa das Américas.

Na Bolívia, considerada a situação de sua capital, La Paz, o custo da vida aumentou de 596 por cento, de 1937 a dezembro de 1947, muito embora o custo da alimentação tenha sido contido em níveis mais baixos, acusando uma elevação de apenas 567 por cento. Em Santiago, capital do Chile, a elevação do custo da vida, de 1937 a junho de 1948, foi da ordem de 337 por cento, e o do custo da alimentação da ordem de 330 por cento. Já no México o custo da alimentação, de 1937 a agôsto de 1948, acusou um aumento de 277 por cento, ao tempo em que, em igual período, o custo dos alimentos, do vestuário, de carvão e de sabão, na cidade do México, se expressou em 279 por cento.

Na capital da Nicarágua, Manágua, o custo de alimentos cresceu de 719 por cento, de 1937 a março de 1948. Em Assunção, capital do Paraguai, os alimentos experimentaram um aumento de 206 por cento em seu custo, de 1938 a fevereiro do corrente ano, enquanto o custo da vida elevou-se de 232 por cento. Crescimento assemelhado registrou-se em Lima, capital do Peru, onde o custo da vida aumentou de 206 por cento, de 1937 a julho de 1948, e o custo da alimentação de 260 por cento, em igual período.

CUSTO DA VIDA NA EUROPA

Sob inúmeros aspectos, inclusive em referência à elevação do custo da

CONTENÇÃO NA ALEMANHA

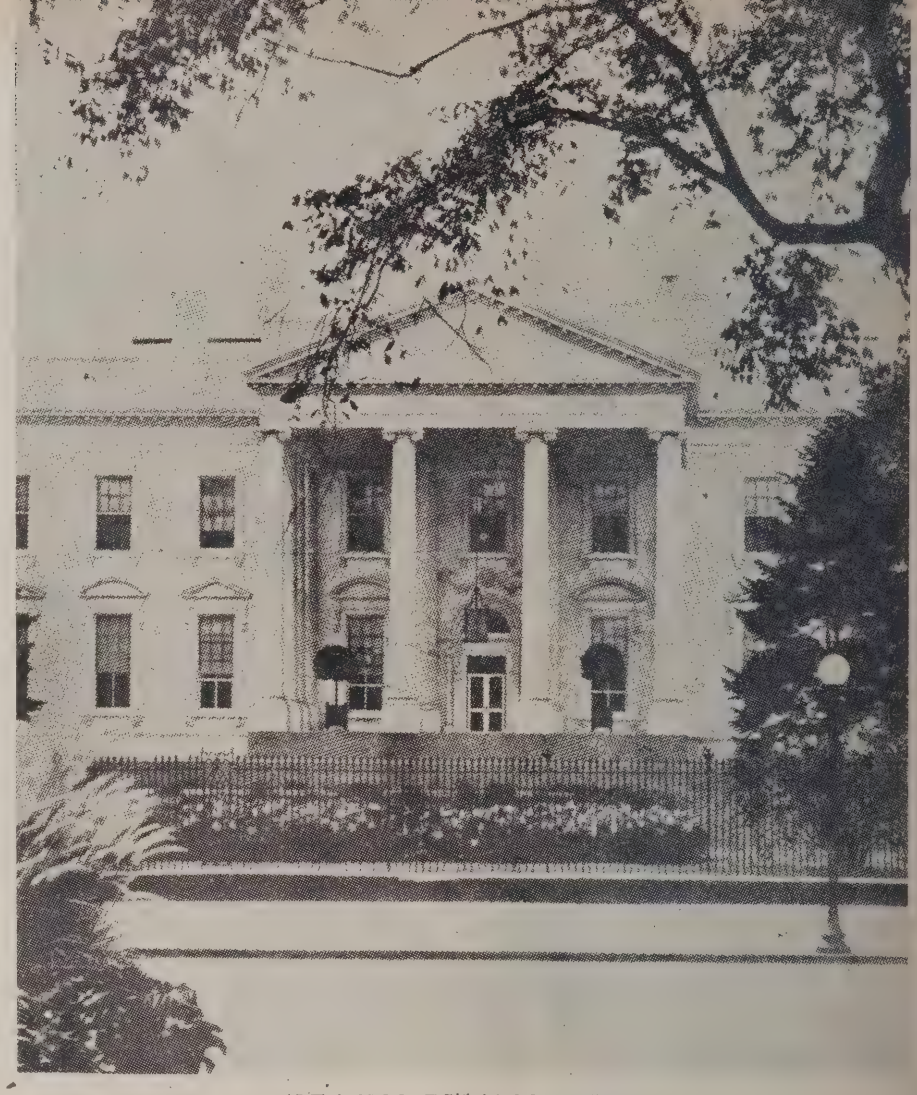
Apesar das dificuldades causadas pela guerra, cuja crueza estamos longe de avaliar, a contenção de preços é um fato na Alemanha. Nas zonas de ocupação francesa, inglêsa e americana, os preços subiram apenas, oficialmente, 34%. As faltas, contudo, são grandes, e o racionamento severíssimo.

vida, a situação da Europa é melhor do que a da América. Dúvidas que porventura possam existir, desaparecerão com a leitura dos elementos incluídos na Tabela IV, em que se consigam os índices do custo da vida e do custo da alimentação para alguns países europeus, muitos dos quais palco de batalhas e afetados diretamente pelos bombardeios aéreos, índices êsses em sua variação no ano de 1939, em 1947 e no último mês de 1948 para que há informação.

Na Bélgica, por exemplo, mobilizados os preços no varejo, o aumento do custo da vida, de 1937 a agôsto de 1948, foi de tão somente 296 por cento, e na Tcheco-Eslováquia, em foco a situação de Praga, de 224 por cento, enquanto o custo da alimentação experimentava uma elevação de apenas 221 por cento, de 1937 a agôsto de 1948. Fenômeno ainda mais significativo se registra na Dinamarca, onde o custo da vida cresceu em tão somente 70 por cento, de 1937 a julho de 1948, enquanto o custo de alimentação elevava-se a 74 por cento, em igual período.

Na Holanda, país dilacerado pela guerra, o aumento do custo da vida se fêz em 104 por cento, de 1937 a abril de 1948, e o do custo da alimentação em 127 por cento, em o mesmo espaço de tempo. Ainda mais expressiva é a situação da Noruega, onde o encarecimento da vida foi de apenas 63 por cento, de 1937 a agôsto de 1948, e o custo da alimentação cresceu na escala modestíssima de 56 por cento, em igual período. O caso a considerar é que, em relação ao problema, a Noruega desfruta de posição melhor do que a Suécia, país que não se envolveu diretamente no conflito armado, e onde a vida encareceu de 58 por cento, de 1937 a junho de 1948, e onde os alimentos sofreram uma elevação de custo de 68 por cento.

Registro destacado cabe à situação do Reino Unido. Nenhuma outra nação do mundo ocidental pagou com tanto sacrifício seu direito de viver em liberdade e de lutar contra a tirania, como a Inglaterra. Soube ela, contudo, realizar uma política econômica à altura de suas tradições de cultura e de trabalho. O resultado consagrador dessa política pode ser verificado nas estatísticas relativas ao custo da vida e ao custo da alimentação, nas ilhas heróicas. De 1937 a agôsto de 1948, tanto os alimentos como a vida em geral haviam encarecido em apenas 8 por cento.



ALTA NOS ESTADOS UNIDOS

Apesar dos esforços da Casa Branca, os preços subiram nos Estados Unidos. Na alimentação a alta chega a 105%. O total do custo de vida acusa aumento de 70% em relação a 1937.

Na Espanha, em relação ao custo da vida observado em julho de 1936, verificou-se um aumento de 344 por cento, em julho de 1948, e no que diz respeito ao custo da alimentação o aumento foi da ordem de 481 por cento. Na Finlândia, a crise se manifestou com características mais sombrias. De 1937 a junho de 1948, a vida encareceu em 702 por cento, e os preços dos alimentos subiram em 812 por cento. Espetacular é o crescimento verificado no preço dos alimentos em Paris, capital da França. De 1937 a agôsto de 1948, verificou-se um encarecimento de 1.886 por cento. Dos países de sólida estrutura econômica, é possivelmente a França o que mais profundamente tem sofrido os males inflacionários, e nesses males vamos buscar explicação para o surto de agitação política que a tem abalado, de maneira continuada.

O custo da vida em Budapest, capital da Hungria, registrou um aumento de cêrcia de 336 por cento, de 1937 a 1947, mas o nível de preços vem baixando no curso dêste ano, de maneira que a elevação do custo da vida, em relação àquele ano, se encontrava na ordem de 314 por cento, em agôsto último, enquanto o índice do custo da alimentação, tendo como base 1937 = 100, baixou para 628, em agôsto dêste ano, após ter alcançado 701, na média mensal de 1947. Na Irlanda, de 1937 a maio do corrente ano, a elevação do custo da vida se fêz em 88 por cento, enquanto a do custo da alimentação em 92 por cento.

Em relação à situação observada no primeiro trimestre de 1939, o crescimento do custo da vida em Reykjavik, capital da Islândia, foi de 221 por cento, em agôsto de 1948. No Luxemburgo, no entanto, apenas alcançou 206 por cento, de 1937 a agôsto último. A desvalorização do dinheiro deve de ter atingido índices espetaculares na Polônia, a julgar pelas estatísticas por ela apresentadas ao "Monthly Bulletin of Statistics", da ONU. Em refe-

rência à situação em Varsóvia, o custo da vida aumentou em quase 15 mil por cento, de 1937 para 1947, e o custo da alimentação de 16.504 por cento.

Dois países neutros da Europa — Suíça e Portugal — apresentam índices moderados, no que diz respeito ao encarecimento da vida. Na Suíça, êsse encarecimento foi da ordem de 63 por cento, de 1937 a agôsto de 1948, e em Portugal de 109 por cento, em igual período e tendo em conta a situação em Lisboa. No que se refere ao custo da vida em Lisboa, justo é salientar que o mesmo envolve o custo do combustível, de luz, água e sabão, além dos alimentos. O custo da alimentação na Suíça, de 1937 a agôsto último, experimentou uma elevação de 76 por cento.

A Tabela IV sistematiza as informações até aqui ministradas sôbre o problema do custo da vida em alguns países europeus. Mas a de outros merece comentário à parte. Especialmente o que se passa na Alemanha, país ocupado e que, ao provocar a guerra, por ela está pagando elevadíssimo tributo. Infelizmente os dados relativos à zona de ocupação soviética não são conhecidos, mas como amostra servem muito bem os que espelham a situação nas demais áreas de ocupação.

CUSTO DA VIDA NA ALEMANHA

Na zona norte-americana de ocupação da Alemanha, o custo da vida se elevou de 1938 a maio de 1948, em apenas 31 por cento, menos do que a elevação registrada nos Estados Unidos. E' bem verdade que a mantença dos preços, nos níveis consentidos, tem custado esforços inauditos, mas o fato é que, num regime de ração, pode a Alemanha apresentar-se hoje vitoriosa na luta contra a inflação. Para se ter uma idéia do comportamento do problema, nas três zonas, alinhamos aqui os elementos constantes do mensário estatístico da ONU. (Vide quadro I).

Na zona britânica de ocupação, como se verifica, o aumento do custo da vida foi da ordem de 34 por cento, de 1938 a junho de 1948, enquanto na zona francesa, que não inclui o Sarre, foi de 22 por cento, de 1938 a março de 1948. A assinalação dos números em foco se impõe sobretudo para que se possa estabelecer uma comparação, até certo ponto razoável, entre a situação da Alemanha e a da Grécia e a da China, por exemplo.

A TRAGÉDIA INFLACIONÁRIA

No palco da tragédia grega desenrola-se agora a tragédia inflacionária. Saindo da guerra contra a Alemanha e a Itália, a Grécia entrou na guerra

A PROCURA VÃ

Onde estão os legumes e gêneros mais baratos? Essa pergunta não tem resposta nas feiras-livres, onde é vã a procura do que é bom e custa menos...

CUSTO DA VIDA NA ALEMANHA

(1938 = 100)

(Quadro 1)

ANOS	ZONAS DE OCUPAÇÃO		
	E.E.U.U.	INGLATERRA	FRANÇA
1938	100	100	100
1945 (1)	112	112	111
1946	126	125	125
1947	126	126	122
1948			
Março	128	126	122
Maio	131	130	—
Junho	—	134	—

(1) Outubro

civil. O sofrimento de seu povo heróico se espelha nos dados representativos do crescimento espetacular do custo da vida. O custo da vida em Atenas multiplicou-se algumas dezenas de milhares de vêzes, e todos os esforços empenhados na sustentação dos preços têm alcançado, até agora, resultados improfícuos. A subversão monetária pode ser acompanhada com os dados abaixo transcritos.

CUSTO DA VIDA EM ATENAS

(1939 = 100)

ANOS	Todos os itens	Alimentos
1939	100	100
1946 (1)	20 685	19 101
1947	23 071	22 492
1948	—	—
Abril	31 183	32 831

(1) Dezembro

Mas o auge da desvalorização do dinheiro é encontrado em Changai, na China. Mais do que a Grécia, a China tem sofrido duramente, nos últimos anos. Prêsa da guerra civil, foi invadida e ocupada pelo Japão. Libertada do jugo japonês, reingressou na guerra civil. O cinema ilustra a inflação da China transmitindo ao mundo todos os aspectos dos "coolies" carregando o dinheiro pelas ruas como se fôsse mercadoria.

O ritmo da corrida inflacionária acentuou-se na China de 1945 para cá. Mas o índice do custo da vida já não se comporta na casa dos milhares, invadindo a das centenas de milhão. Os dados abaixo permitem acompanhar a curva que tende ao infinito.

CUSTO DA VIDA EM CHANGAI

(1937 = 100)

1937	100
1938	129
1939	172
1940 (1)	360
1945	24 978
1946	337 601
1947	3 078 000
1948	—
Junho	57 447 000
Julho	159 022 000
Agôsto	317 152 000

(1) Janeiro a novembro

Uma situação dêsse porte dispensa maiores esclarecimentos, pois é perfeitamente entendida com a leitura dos números acima alinhados. Para onde irá a China? Dolorosa interrogação...

OUTROS PAÍSES DO MUNDO

Antes de abordarmos o problema do custo da vida no Brasil, parece ainda aconselhável referir a situação de outros países do mundo, em relação à matéria. A Austrália, por exemplo, apresenta, para o trimestre abril-junho de 1948, um aumento do custo da vida, em relação a 1937, da ordem de 46 por cento, enquanto em julho último o aumento do custo da alimentação, em relação ao ano base de 1937, era de 49 por cento. Já na Áustria, em foco a situação de Viena, o custo da vida aumentou, de abril de 1938 a julho de 1948, em 354 por cento, ao tempo em que o custo da alimentação aumentava de 347 por cento.

Na Birmânia, o aumento do custo da vida se expressou em 261 por cento, de 1937 a julho de 1948, e o custo da alimentação em 315 por cento, no mesmo espaço de tempo. Para a Birmânia os elementos coletados se referem a Rangoom, sua capital. Bem mais modesto foi o aumento verificado em Colombo, capital do Ceilão. Ali, de novembro de 1938-abril de 1939 a agôsto de 1948, o aumento do custo da vida foi de 161 por cento, e o do custo da alimentação de 179 por cento. Também no Cairo, capital do Egito, o aumento se processou de maneira moderada. Em função da situação de junho-agôsto de 1939, a elevação do custo da vida foi de 181 por cento, em maio de 1948.

Em Honolulu, capital do Havai, de 15 de março de 1943 a junho de 1948, a vida encareceu em 32 por cento, enquanto de igual data de 1943 a agôsto de 1948, os alimentos encareceram em 49 por cento. Do primeiro trimestre de 1939 a junho de 1948, o aumento do custo da vida em Hong-Kong foi de 418 por cento, e o aumento do custo da alimentação de 557 por cento. Em Bombaim, na Índia, o encarecimento da vida, de 1939 a maio de 1948, foi da ordem de 175 por cento, e o custo da alimentação cresceu em 188 por cento. Na Indo-China, apesar da reforma monetária produzida em agôsto de 1946, a vida continua a subir de custo. Do primeiro semestre de 1939 a julho de 1948, os níveis de preços em geral sofreram uma elevação de 3.295 por cento, e os dos preços de alimentos de 3.327 por cento.

No Oriente Próximo, o problema se reveste de côres igualmente sombrias. No Irã, de 1937 a setembro de 1947, a vida havia encarecido em 610 por cento e a alimentação em 601 por cento. No Iraque, o custo da vida aumentara, de 1939 a fevereiro de 1948, em 616 por cento, considerando-se apenas a situação de Bagdad. No Líbano, considerada a situação de Beirute, o aumento fôra, de 1939 a junho de 1948, da ordem de 391 por cento.

Assinalação especial merece a situação da Itália, especialmente no que diz respeito aos penosos esforços ali realizados com o fim de pôr côbro à inflação e a tôdas as suas lamentáveis consequências. O quadro a seguir mostra o espetacular desenvolvimento da tendência inflacionária e os primeiros resultados atingidos na luta contra a inflação.

CUSTO DA VIDA NA ITÁLIA
(1938 = 100)

ANOS	Todos os itens	Alimentos
1938	100	100
1947	4 575	5 854
1948	—	—
Abril	4 937	6 254
Julho	4 601	5 747

No Japão, relativamente à situação traduzida na média mensal do período que vai de agôsto de 1946 a março de 1947, o aumento do custo da vida, em junho de 1948, havia sido de 244 por cento, e o do custo da alimentação de 206 por cento. Nas Índias Holandesas os alimentos custavam, em julho último, mil vêzes mais do que custavam em 1938, isto no mercado livre de Batávia. Na Terra do Fogo a vida apenas havia encarecido, em julho de 1948, em 84 por cento, relativamente à situação de 1938, e na Nova Zelândia tão somente em 36 por cento, relativamente à situação de 1937.

Na Palestina, na zona árabe, o aumento do custo da vida fôra de 78 por cento, em fevereiro de 1948 em referência à situação de janeiro de 1942, e na zona judia de 79 por cento. No Paquistão registrava-se uma elevação de 214 por cento no custo da vida, de 1937 a maio de 1947, e de 227 por cento no custo da alimentação, para abril do mesmo ano. Em Manilha, capital das Filipinas, a élevação fôra de 297 por cento, para o custo da vida, e de 319 por cento, para o custo da alimentação, de 1937 a junho de 1948.

Com a reforma monetária da Rumânia se pretendeu estancar a desvalorização da moeda e a elevação do custo da vida. Em Bucarest, de 1937 a julho de 1947, a vida encareceu quase 540 mil vêzes. Já na África do Sul, o aumento foi da ordem de 56 por cento, de 1937 a julho de 1948, enquanto o custo dos alimentos aumentava, apenas, em 62 por cento. Fenômeno semelhante se verificou na Rodésia do Sul, com aumentos de 45 e 57 por cento, em agôsto último, sôbre os custos da vida e da alimentação de 1937. Em Estambul, na Turquia, a vida encareceu em 243 por cento, de 1938 a junho de 1948, e os alimentos em 316 por cento. Enquanto isso, a alimentação, em Tunis, capital da Tunísia, passou a custar mil vêzes mais do que custava em 1938.

BANCO DA PROVÍNCIA DO RIO GRANDE DO SUL S. A.

FUNDADO EM 1858

Capital . . . . . Cr$ 50.000.000,00
Fundo de Reserva . . . . Cr$ 38.000.000,00

SEDE EM PÔRTO ALEGRE

★

88 ANOS A SERVIÇO DA ECONOMIA NACIONAL

FILIAIS

No RIO DE JANEIRO, em SÃO PAULO, CURITIBA e nas principais praças do Rio Grande do Sul.

O Banco realiza tôdas as operações bancárias, inclusive câmbio e serviço especial para abertura de créditos comerciais no exterior para importação de mercadorias.

Enderêço telegráfico: "PROVÍNCIA"

CUSTO DA VIDA NO BRASIL

Chegou o momento de se perguntar — e no Brasil? A resposta exige uma dissertação preliminar. No Brasil são levantados dois índices sôbre o custo da vida em geral — um no Distrito Federal, pelo Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho, do Ministério do Trabalho, e outro em S. Paulo, na capital, pelo Departamento de Cultura da Prefeitura, através da Divisão de Estatística e Documentação Social. O primeiro apresenta um orçamento mensal para uma família da classe média composta de sete pessoas. O segundo apresenta a situação de uma família da classe operária.

A elaboração do índice do custo da vida no Distrito Federal tem por base as seguintes despesas: aluguel de casa, alimentação, combustível e luz, criados, vestuário e diversas. A elaboração do índice do custo da vida na cidade de São Paulo tem por base as seguintes despesas: alimentação, habitação, vestuário, combustível, assistência médico-dentária, fumo, artigos de limpeza doméstica, transporte, móveis, recreação e educação, pagamento de impostos e taxas, e diversas.

Como se verifica, o inquérito realizado pelo Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo é mais amplo, reunindo condições técnicas que aconselham seu aproveitamento não só nas publicações especializadas — e aqui convém citar o "Monthly Bulletin of Statistics", da ONU, e o "Boletim Estatístico", do IBGE — como para efeito de comparação à situação de outros países, já espelhada nesta reportagem. Infelizmente, o levantamento do custo da vida em São Paulo só foi iniciado em 1939, mas nem por isso os dados coligidos deixam de documentar a espetacular elevação dos níveis de gastos domésticos no país.

Em relação à média mensal em 1939, os diversos itens que compõem o índice do custo da vida apresentam, em agôsto de 1948, as seguintes percentagens de aumento:

Alimentação	342,3%
Habitação	21,8%
Vestuário	316,1%
Combustível	290,7%
Ass. médico-farmo-dentária	290,5%
Fumo	151,0%
Artigos de limpeza doméstica	277,2%
Móveis	269,0%
Transporte	77,7%
Diversos	74,7%

Ora, segundo os estudos realizados pelo Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo, as despesas com alimentação ultrapassam 54 por cento do orçamento doméstico, as com vestuário mais de 10 por cento, e as com habitação mais de 15 por cento. A influência dos gastos com alimentos e vestuário é, por conseguinte, decisiva, e daí o índice total refletir a elevação que êsses gastos observaram, de 1939 para cá.

Em verdade, o custo da vida em São Paulo, quiçá no Brasil, aumentou em 269 por cento, de 1939 a agôsto de 1948. E o bimestres junho-julho de 1948 foi o período em que se registrou a alta mais significativa do custo da vida, nestes últimos 10 anos, conforme se vê na Tabela V. Os resultados do mês de agôsto último apontam tendência de estabilização ou de queda no custo da vida? Não cremos possível.

Não cremos possível por um motivo muito simples. O ano agrícola de 1947 foi um ano ruim, e as perspectivas para as safras em curso, no que se refere a gêneros alimentícios, não são das melhores. Ora, nenhum outro grupo de despesas domésticas se vem elevando, em ritmo ascendente e rápido, com o da alimentação. Como se constata da Tabela V, as despesas com vestuário vêm sofrendo redução, e as relativas a alojamento se encontram estabilizadas. Já com a alimentação, sucede o inverso.

Uma série de fatôres, já enumerada no início desta reportagem, contribui para êsse estado de coisas. Não há negar que avançamos passos decisivos na luta contra a inflação. Mas êsses passos foram dados no caminho da estabilização do meio circulante e no policiamento do crédito, num precário equilíbrio orçamentário e num ainda mais precário contrôle do comércio exterior. As fontes de produção, contudo, e especialmente as de gêneros de subsistência, continuam entregues à sua própria sorte: sem assistência financeira, sem estímulo, sem transporte barato e fácil.

Por outro lado, agrava-se, a cada dia, o deslocamento do eixo da produção na direção das matérias primas e dos artigos industriais, deslocamento de trabalho e de capital, do capital escasso e caro de que dispõe o país. Ora, êsse deslocamento, se por um lado é um bem, pela possibilidade que abre à industrialização do Brasil, por outro é um mal, pois resulta no abandono da lavoura de subsistência, no encarecimento do custo da alimentação.

GRANDE HOTEL
CAXAMBU

ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA E DA ALIMENTAÇÃO EM ALGUNS PAÍSES AMERICANOS — 1937/48

(1937 = 100)

(Tabela I)

MÉDIAS E DADOS MENSAIS	ARGENTINA (1)		CANADÁ		ESTADOS UNIDOS		VENEZUELA (2)	URUGUAI (3)	
	Todos os irens	Alimentos	Todos os itens	Alimentos	Todos os itens	Alimentos	Alimentos	Todos os itens	Alimentos
1937	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1938	99	95	101	101	98	93	102	99	96
1939	101	96	100	97	97	90	107	105	102
1940	103	97	104	102	98	92	102	110	107
1941	106	101	110	112	102	100	101	109	107
1942	112	110	116	123	113	118	111	112	111
1943	113	112	117	127	120	131	122	118	118
1944	113	116	117	127	122	129	141	121	122
1945	135	133	118	129	125	132	141	139	146
1946	159	161	122	136	136	152	150	153	163
1947	180	185	134	155	155	184	172	177	202
1948 — Janeiro	189	191	147	177	164	199	—	180	206
Fevereiro	188	190	148	180	163	194	—	177	201
Março	—	—	149	180	163	192	—	177	201
Abril	—	—	150	181	165	197	—	176	199
Maio	—	—	151	185	166	200	—	175	197
Junho	—	—	152	188	167	203	—	—	—
Julho	—	—	155	195	169	206	—	—	—
Agôsto	—	—	156	196	170	205	—	—	—

FONTE — UNO — Monthly Bulletin of Statistics — September 1948.

(1) Custo da vida em Buenos Aires. — (2) Custo de alimentos, carvão e sabão em Caracas. — (3) Custo da vida em Montevidéu.

ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA E DA ALIMENTAÇÃO EM ALGUNS PAÍSES AMERICANOS — 1937/48

(1937 = 100)

(Tabela II)

MÉDIAS E DADOS MENSAIS	COLÔMBIA (1)		COSTA RICA (2)		REPÚBLICA DOMINICANA (3)		PANAMÁ (4)	PÔRTO RICO (5)	
	Todos os irens	Alimentos	Todos os itens	Alimentos	Todos os itens	Alimentos	Alimentos	Todos os itens	Alimentos
1937	100	100	100	100	—	—	—	—	—
1938	113	114	101	99	—	—	—	—	—
1939	118	121	101	96	—	—	—	—	—
1940	114	115	99	91	—	—	—	—	—
1941	112	111	102	95	100	100	—	(6) 100	(6) 100
1942	122	123	123	119	120	117	153	(7) 135	(7) 148
1943	141	145	158	149	150	142	156	140	149
1944	170	184	167	160	174	175	159	143	153
1945	189	207	177	181	181	183	162	146	157
1946	207	222	184	187	202	210	175	159	179
1947	245	266	210	219	227	253	194	180	213
1948 — Janeiro	260	276	215	223	226	250	191	183	218
Fevereiro	265	283	215	224	231	254	193	182	218
Março	282	309	214	223	226	246	192	180	214
Abril	—	—	214	223	227	244	193	180	213
Maio	285	310	212	222	228	246	195	179	212
Junho	291	319	214	223	225	242	206	178	210
Julho	—	—	—	—	228	247	206	—	—

FONTE — UNO — Monthly Bulletin of Statistics — September — 1948.

(1) Custo de vida em Bogotá. — (2) Custo de vida em São José. — (3) Custo da vida em Cidade Trujillo; base: Novembro 1941 = 100. — (4) Custo de alimentos na cidade de Panamá; base: Outubro 1939 — junho 1940 = 100. — (5) base: 15 de Março de 1941 = 100. — (6) Março. — (7) julho e dezembro.

ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA E DA ALIMENTAÇÃO EM ALGUNS PAISES AMERICANOS — 1937/48

(1937 = 100)

(Tabela III)

MÉDIAS E DADOS MENSAIS	BOLÍVIA (1)		CHILE (2)		MÉXICO		NICARÁGUA (4)	PARAGUAI (5)		PERU (6)	
	Todos os itens	Alimentos	Todos os itens	Alimentos	Todos os itens(3)	Alimentos	Alimentos	Todos os itens	Alimentos	Todos os itens	Alimentos
1937	100	100	100	100	100	100	100	—	—	100	100
1938	131	124	104	105	114	115	151	100	100	101	98
1939	162	142	106	103	116	115	224	109	106	100	92
1940	218	176	119	120	117	112	274	113	108	107	101
1941	278	248	137	137	121	115	269	128	125	117	115
1942	361	316	173	179	140	131	363	144	137	131	129
1943	441	360	201	212	183	168	478	176	157	143	143
1944	470	405	224	227	230	217	813	193	172	164	163
1945	496	424	244	242	247	234	954	214	188	182	182
1946	533	473	283	281	308	303	772	236	223	199	196
1947	642	623	378	377	348	348	834	309	281	258	271
1948 — Janeiro	—	—	407	407	355	356	859	332	306	326	355
Fevereiro	—	—	416	412	361	359	873	332	306	328	357
Março	—	—	425	418	362	359	819	—	—	331	358
Abril	—	—	432	422	363	360	—	—	—	331	358
Maio	—	—	433	422	364	361	—	—	—	332	358
Junho	—	—	437	430	364	361	—	—	—	334	359
Julho	—	—	—	—	373	373	—	—	—	336	360
Agôsto	—	—	—	—	379	377	—	—	—	—	—

FONTE — UNO — Monthly Bulletin of Statistics — September 1948.

(1) Custo da vida em La Paz. — (2) Custo da vida em Santiago. — (3) Custo de alimentos, vestuário, carvão e sabão na cidade do México. — (4) Custo da vida em Manágua. — (5) Custo da vida em Assunção; base: 1938 = 100. — (6) Custo da vida em Lima.

ÍNDICES DO CUSTO DA VIDA E DA ALIMENTAÇÃO EM ALGUNS PAÍSES EUROPEUS — 1937/48

(1937 = 100)

(Tabela IV)

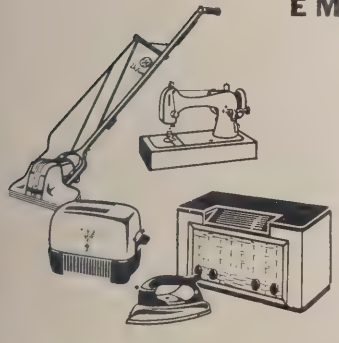
PAÍSES	CUSTO DA VIDA			CUSTO DA ALIMENTAÇÃO		
	1939	1947	1948	1939	1947	1948
Bélgica (1)	105	339	(Ago) 396	—	—	—
Checoslováquia (2)	115	326	(Ago) 324	114	317	(Ago) 321
Dinamarca	104	166	(Jul) 170	106	170	(Jul) 174
Espanha (3)	154	424	(Jul) 444	178	581	(Jul) 581
Filândia	105	606	(Jun) 802	105	719	(Jun) 912
França (4)	—	—	—	125	1 207	(Ago 1 986
Holanda	102	199	(Abr) 204	103	213	(Abr) 227
Hungria (5)	99	436	(Ago) 414	99	701	(Ago) 628
Irlanda	105	—	(Mai) 188	104	—	(Mai) 192
Islândia (6)	102	315	(Ago) 321	—	375	(Ago) 359
Luxemburgo	103	284	(Ago) 306	—	—	—
Noruega	105	165	(Ago) 163	106	162	(Ago) 156
Polônia (7)	98	15 053	—	96	16 604	—
Portugual (8)	101	211	(Ago) 209	—	—	—
Reino Unido	103	—	(Ago) 108	101	—	(Ago) 108
Suécia	104	150	(Jun) 158	106	156	(Ago) 169
Suiça	101	159	(Ago) 163	102	171	(Ago) 176

FONTE — Uno Monthly Bulletin of Statistics — September 1948.

(1) Números indices de preços no varejo. — (2) Custo da alimentação da vida em Praga. — (3) Base: julho de 1936 = 100. — (4) Custo da alimentação em Paris. — (5) Custo da vida em Budapeste. — (6) Custo da vida em Reykjavik; base: janeiro-março de 1939 = 100. — (7) Custo da vida em Varsóvia, baseado sôbre os preços do mercado livre. — (8) Custo da alimentação, combustivel, luz, água e sabão, em Lisboa;

Símbolo de Excelência

EM TODO O MUNDO... EM TODOS OS LARES



Visibilidade zero... todavia, com o auxílio do *Radar Marítimo General Electric*, o Comandante vê... sim, vê um outro navio que passa, localiza sua posição, calcula seu curso e sua velocidade, sabendo assim se a sua própria rota está livre. Este aparelho, que contribue de maneira decisiva para a segurança das equipagens, dos passageiros e da carga, é um produto dos laboratórios eletrônicos da General Electric Company. A mesma pesquisa e progresso na engenharia encontram-se em cada produto G. E. Onde quer que a energia elétrica sirva a humanidade, V. encontrará a poderosa influência das pesquisas, da engenharia e da capacidade industrial da General Electric.

OUÇA: *FESTIVAIS G. E., todas as 4.as feiras ás 20:30 hs. na Radio Nacional e REPTO AOS ENCICLOPÉDICOS, todas as 3.as feiras ás 20.30 hs. na Radio Cultura de São Paulo.*

8310-A-8-10

GENERAL ELECTRIC

Estrada de Ferro Central do Brasil

Noventa Anos a Serviço do Brasil

NA história da viação férrea brasileira a data de 28 de março de 1858 marca um traço decisivo no seu surto e desenvolvimento.

E' que há noventa anos inauguravam-se os primeiros 40 quilômetros da então Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje chamada Estrada de Ferro Central do Brasil.

Se é verdade que a Mauá cabe a glória de ter, entre outros tantos títulos, o de Pioneiro Ferroviário de sua Pátria, não menos verdade é que a decisiva arrancada para a conquista do Brasil se deve a Cristiano Ottoni ao pôr em funcionamento um organismo que havia de ser a viga mestra em que tem assentado o nosso progresso.

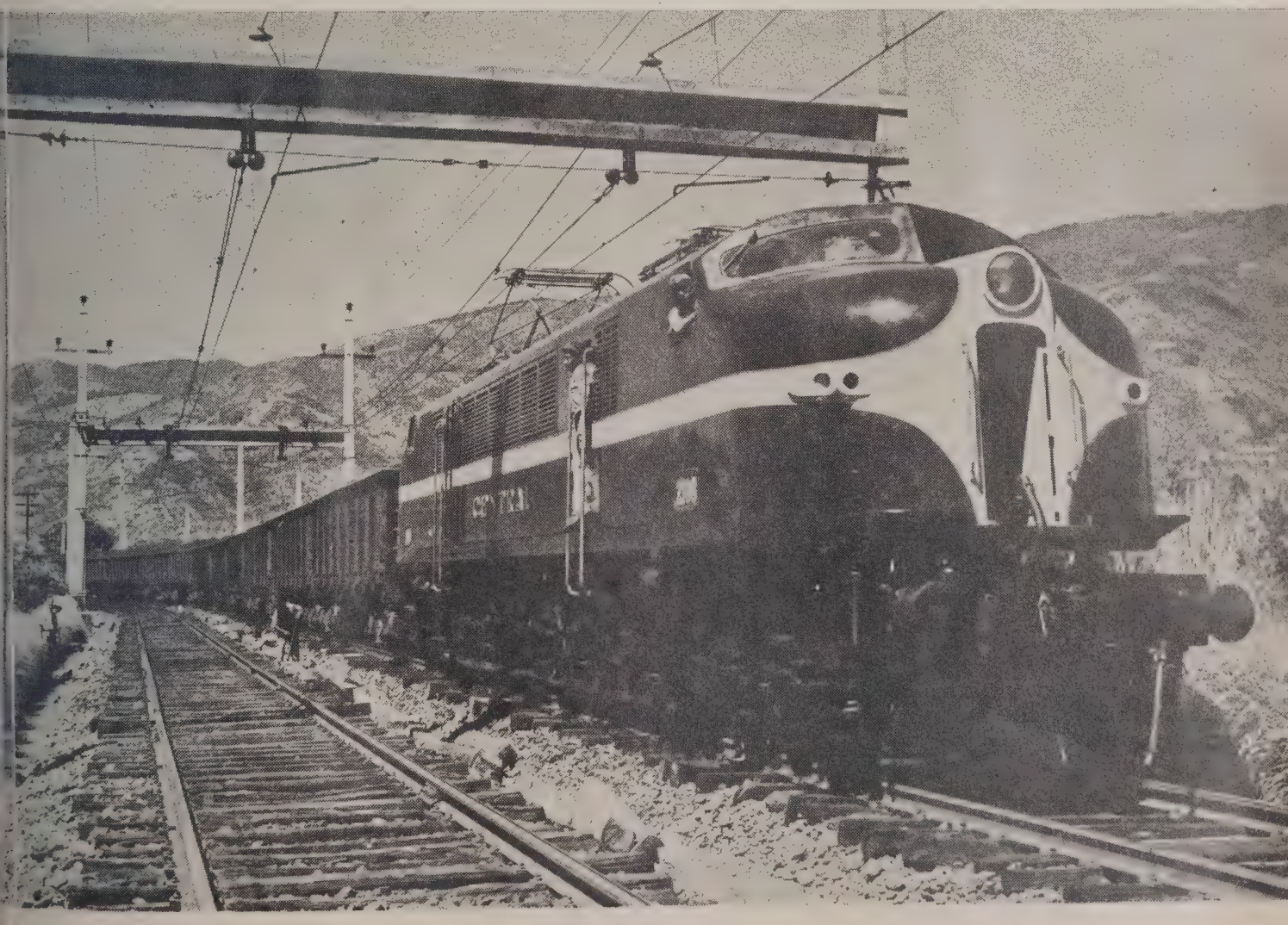
Nascida para ligar a capital do Império com o interior do país, para enlaçar as mais florescentes províncias, objetivando, precipuamente, servir a economia cafeeira, cuja riqueza já era o grande pilar da Nação, a Central do Brasil nunca falhou a êsse objetivo, tornando-se em quase um século de existência um autêntico valor de civilização.

ESCOLA DE REALIZAÇÕES

Lançado o nobre bandeirismo ferroviário à conquista econômica do sertão, por aquela que se tornaria uma das

MARCOS DE PROGRESSO

A magnífica estação da Central na Praça da República, edifício de nítida personalidade no conjunto citadino, e o trem elétrico rebocado pela nova unidade locomotora elétrica de 4.470 HP, são, na realidade, dois esplêndidos marcos de progresso da E. F. C. B.



VISÃO DO FUTURO

Com os novos carros adquiridos na América do Norte, os trens futuros da Central terão o aspecto que nos mostra a gravura.

mais importantes emprêsas de transportes sôbre trilhos no Brasil, em verdade, a organização de Ottoni, então e pelos tempos em fora, ia empreender fulgurante luta de realizações, de que tem triunfado, constituindo-se ponto nuclear de sabedoria e experiência, acumulando um verdadeiro tesouro de técnica aplicada.

E nenhuma outra emprêsa brasileira jamais lhe sobrepujou a galhardia e segurança em conduzir os problemas de construção e transporte, tornando-se para o profissionalismo ferroviário, entre nós, uma espécie do que foi a chamada escola de Sagres para a navegação marítima da época dos descobrimentos, entendido o têrmo escola, não propriamente um estabelecimento com o seu curso de ensino, metodizado em programas, classes e aulas, mas o complexo de arrojados e felizes empreendimentos, sob uma orientação de estudo e firmeza, erigido como ponto de referência, para a especialização dos espíritos ávidos de afirmação profissional, no exame e trato dos problemas do gênero.

Estrada de Ferro Central do Brasil, designação tão expressiva, com que a República houve por bem substituir a da velha ferrovia de Pedro II, não tem apenas o sentido geográfico da consecução de rumos, mas adquiriu em consequência dos seus méritos, o sentido de empolgante fôrça centrífuga, indisputável na ordem de grandeza dos cometimentos ferroviários no Brasil, brilhantemente levados a efeito, quer na infância do nosso ferroviarismo, quer no desenvolvimento da sua estrutura adolescente, até chegar à esplêndida maturidade atual.

Exemplos dessa vitalidade, nos dias de hoje, eis aí, além das magníficas variantes em São Paulo e Minas, a brava epopéia do prolongamento da linha de Montes Claros a Monte Azul, condignas páginas da história da insigne ferrovia nacional, marcantes respostas da atual geração aos exemplos ilustres das gerações pretéritas, cuja flama continua acesa e passará igualmente viva à responsabilidade das gerações vindouras, para constante brilho daquela constelação de engenheiros, em que tem figurado tantas glórias da nossa cultura técnica, e todos êles, do mais modesto ao mais preclaro, vivendo o sadio e feliz patriotismo de ser útil, tanto na boa como na má hora, a um Brasil sempre grande e cada vez maior.

COOPERANDO NO ENGRANDECIMENTO DO BRASIL

Numa relação de causa e efeito, a Central tem crescido com o Brasil.

Está certo? Bem, com mais propriedade, podemos dizer que o Brasil tem crescido com a Central, ou melhor, a Central tem feito crescer o Brasil.

Poderoso instrumento de ação do Estado, em bem do progresso civilização e riqueza das zonas, que os seus trilhos enlaçaram, como um sistema de artérias palpitantes, que se esten-

dem por longes terras, ativando a economia social de trocas, pelo trabalho dos transportes, a Central do Brasil tem exercido um papel meritoso no desenvolvimento das suas finalidades, realizando a conquista de um verdadeiro prestígio, feito de admiração, respeito e simpatias do povo.

Os superiores interêsses da nação lhe têm atribuído uma legítima e ampla atuação de órgão estatal, porque o cômputo dos resultados de exploração industrial, por isso mesmo, nem sempre têm podido expressar-se em cifras de saldo, mas o Estado que é o seu proprietário, aufere preponderantes vantagens de, por meio dela, possibilitar o carreio das riquezas, estimulando o trabalho, tornando útil e acessível a produção, desbravando os sertões, semeando nos ermos os arraiais, ampliando o campo econômico em que a sociedade exerce a sua missão de viver, no interêsse da ordem, da riqueza e do poder da Nação.

Assim o crescimento do Barsil tem encontrado nas atividades da Central um impetuoso agente de propulsão do seu progresso e os reais benefícios prodigalizados à coletividade cobrem, pagam, compensam, ressarcem todos os encargos que a sua manutenção impõe.

Dessa atuação, altamente proveitosa aos interêsses do país, exsurge um saldo potencial, de natureza específica, tão avultado — que não se comporta nas medidas usuais com que se aferem os resultados industriais de uma emprêsa comum.

Mas, em verdade, isto não é tudo, tratando-se de uma organização de natureza industrial.

Desde 1941, modelada na estrutura de uma autarquia, a Central atingiu a maturidade, em evolução administrativa.

E, assim, passaram a subir de ponto os objetivos especificamente industriais, dispostos ao efeito da consecução de saldos positivos, traduzindos em disponibilidades reais, que, em processo de capitalização, ocorram aos encargos não só da sua mantença, como ainda da execução de programas de obras novas, remodelação de linhas e traçados, renovação ou substituição de equipamentos, aperfeiçoamento de serviços e, ao lado, melhor remuneração do pessoal.

CHEGAM DA INGLATERRA

Composições para o serviço suburbano, uma das maiores preocupações da Central no sentido de atender a um movimento crescente de imediato interêsse do povo, chegam da Inglaterra e são desembarcadas no cais, entrando imediatamente em serviço.

COMÊÇO E FIM DO TRAFEGO

Aqui, no enorme "hall" da estação da Central, arrojada obra de engenharia onde o tráfego de pessoas se conta diàriamente às centenas de milhares, começam e acabam tôdas as linhas do vasto sistema ferroviário.

Tudo isto exprimindo uma economia que baste às múltiplas necessidades de um organismo dessa natureza, é óbvio que, para atingir tais "desiderata" — necessário é que os serviços prestados sejam pagos, em justa compensação, por quem dêles se beneficia, que é o grande público.

A compreensão singela dêsse conceito, que atende ao mais elementar bom senso, é indispensável não só aos usufruários dos serviços ferroviários como principalmente àqueles em cujas providências repousam a vida da própria Estrada.

Só assim poderá ela alcançar a sua dupla finalidade econômica-social; só realizando saldos e os invertendo em melhoramentos é que poderá preencher a missão para a qual foi destinada, isto é, *transportar* pelo mais baixo preço, pelo processo mais rápido e pelo meio mais seguro.

ALGUNS DADOS HISTÓRICOS SÔBRE A FUNDAÇÃO

Pode-se dizer que a fundação da Central data da assinatura do decreto de 9 de maio de 1855 e do contrato assinado no dia seguinte a êsse:

aquêle aprovando os estatutos de uma sociedade anônima, sob a designação de — Companhia de Estrada de Ferro de D. Pedro II — com o capital de 38 mil contos de réis, divididos em 190 mil ações de 200 mil réis cada uma — e êsse dando o uso e carreio da Estrada, com privilégio de 90 anos e — ainda mais — garantindo o Govêrno, durante o prazo de 33 anos, os juros de 5 por cento ao ano, sôbre o capital não superior a 38 mil contos e abonando a Província do Rio de Janeiro o juro de 2 por cento ao ano sôbre o capital empregado somente na construção da estrada em seu território e no do município da Côrte.

INÍCIO DA CONSTRUÇÃO

Constituída a Companhia e eleita a sua Diretoria, coube ao seu Vice-Presidente por nomeação do Govêrno Imperial — Cristiano Ottoni, o encargo de pô-lo em funcionamento concreto.

Bendita a Fatalidade em ter escolhido Ottoni para levar a cabo o empreendimento gigante que era trazer para a maior e mais populosa cidade do Império a produção das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas, levando-lhes de retôrno novos elementos de confôrto e de trabalho e as luzes do progresso de que tanto elas careciam.

Não desmerecendo a sua estirpe ilustre e verdadeiro êmulo de seu irmão — o insigne Teófilo Ottoni — fundador e desbravador dos imensos sertões do Mucuri — Cristiano portou-se à altura do nome que trazia.

Três anos após a fundação e organização da Companhia, — em 29 de

março de 1858, — inaugurava-se o trecho inicial de 48,210 km — entre a estação do Campo de Santana na cidade do Rio, e a de Queimados, e no mesmo ano, 8 de novembro, mais 13 quilômetros eram completados, atingindo-se Belém, hoje Japeri.

Ambos os trechos constituíam a 1.ª Seção.

Para a segunda, e que ia de Belém à Barra do Piraí, foram contratadas as obras com engenheiros norte-americanos.

Nesta altura é que ia se revelar a fibra e o valor de Cristiano Ottoni — em face das condições peculiares à transposição da Serra do Mar e da hostilidade oposta ao seu plano.

Para avaliar semelhante caráter nada melhor do que transcrever em resumo, o que dêle disse, em 1938, o seu neto Pio Benedito Ottoni, ao prefaciar a segunda edição do livro "Futuro das Estradas de Ferro no Brasil", que êle Cristiano publicara em 1859.

"Em 8 de novembro dêsse mesmo ano de 1858, inaugurava-se a linha até Belém. Defrontava-se aí a Serra do Mar. Começou, então, a prova de fogo do valor de Cristiano Ottoni. E' a sua obra de Titan, que o sagra incontestavelmente como "Pai das Estradas de Ferro do Brasil". Tudo êle teve de vencer. Não só o gigante de granito, que se lhe antepunha, desafiando-lhe a competência e a audácia, como a incompreensão, a animosidade, o desdém chasqueador de todos os elementos intelectuais do Brasil de então, e que eram de valor. Quando êle pediu a concessão para construir a serra sem cremalheira, perfurando a montanha, taxaram-no de visionário e até de louco. Todos se lhe opuseram: o Senado, a Câmara dos Deputados, o Conselho de Estado, o Gabinete. A imprensa então, pelos jornais ilustrados, o caricaturava nas atitudes mais grotescas. O Marquês de Olinda, que era alguém, dizia em roda de seus íntimos: "O Senador Ottoni está treslendo. Onde é que se viu máquina trepar morro feito cabrito!"

Bernardo de Vasconcelos, e era outro alguém, clamava da tribuna da Câmara que a Côrte tinha para abastecê-la magnífica estrada de rodagem União e Indústria, por onde se escoavam os produtos do interior, como um rio com a sua correnteza constante. No dia em que ficasse pronta essa estrada de ferro, ou melhor, de ouro, com sacrifício de oito mil contos da economia nacional, um trem grande traria num dia a produção tôda e ficaria o resto do mês sem ter o que fazer. O Marquês do Paraná, outra figura notável do 2.º Reinado, dizia aos vassourenses — "Caísse do céu prontinha a estrada que vocês desejam, e a renda não chegaria para conservá-la e custeá-la". Na Europa, as estradas de ferro da Suíça e algumas da França, galgando montanhas, quase tôdas eram de cremalheira. Ottoni, ao invés, compreendeu que era preciso romper com o preconceito. E clamava: — "Eu não construo estrada para o Brasil de hoje, mas para o Brasil do futuro. Não podemos dividir os trens. E' preciso que os trens, que correm na baixada, galguem a serra, para correr no planalto; senão, não haverá desenvolvimento econômico possível para as províncias de Minas e São Paulo." Sentiu antes de todos e contra todos, que se impunha o desenvolvimento da linha, mantendo a rampa máxima de 1,8% (um e oito décimos por cento) e curvas nunca inferiores a cinquenta metros de raio, transpondo em túneis os obstáculos que a cordilheira apresentasse. Só um homem, mas êsse, além de ser, em tôda a acepção da palavra, "um homem", era o Imperador. Fêz calar a grita e mandou dar a concessão. As dificuldades eram imensas. Movimento de terra verdadeiramente fantástico. Treze túneis, entre êles o túnel grande, com dois quilômetros e 236 metros. Levou êste sete anos a ser furado, sendo-o pelas duas bôcas e por mais três poços, cada um com duas turmas de perfuração em sentido oposto, ao todo 8 turmas, que, numa

A "BARONEZA"

Como uma recordação do passado, que evoca a figura de Mauá, guarda a Central a "Baroneza", a primeira locomotiva a entrar em serviço na antiga Estrada de Ferro Mauá, em 30 de abril de 1854.

O TREM DO MINÉRIO

Aqui se expressa um dos capítulos de maior importância na economia nacional. Para os altos fornos nacionais, a Central leva o minério de ferro, carga extremamente pesada que uma possante Diesel arrasta pelas belas terras do Vale do Paraíba.

certeza absoluta de cálculo, tôdas se encontraram. Durante êsse tempo havia por cima do túnel uma linha provisória, pela qual passavam as composições fracionadas. E abisma-se a nossa imaginação diante da tenacidade de Ottoni, qundo nos lembramos de que tôda essa obra foi levada a cabo com a exiguidade de recursos técnicos daqueles tempos, em que nem a dinamite era conhecida. A perfuração se fêz tôda a picareta e pólvora, pois a dinamite só foi descoberta, por Nobel, em 1866, um ano depois de pronto o túnel grande, que foi inaugurado em 17 de dezembro de 1865. Comparai, por um instante essa tenacidade espantosa com as facilidades técnicas com que Paulo de Frontin alargou os túneis em 1913, utilizando as perfuratrizes elétricas que comiam os rochedos. A perfeição do trabalho, feito ao alvorecer da engenharia nacional e na adolescência da engenharia do mundo, é admirada por quantos engenheiros nacionais e estrangeiros vêm observar a estrada com olhos de profissionais.

Paulo de Frontin antes de decidir a duplicação da linha na serra, estudando a possibilidade de resolver a questão fazendo outra linha de descida, que suportaria maiores rampas, seguidas de extensos tabuleiros, não encontrou outra garganta para passar, senão a escolhida em 1860."

. . . . . .

A ENCAMPAÇÃO

Dadas as tremendas dificuldades financeiras da Companhia — "quando esta, exausta pelo esfôrço incomparável, apelou de novo para os capitais particulares e não os encontrou, porque os financeiros brasileiros preferiram o jôgo de bôlsa do encilhamento de Buenos Aires, em 1865, o qual foi o início do enriquecimento da República Argentina" — o Govêrno Imperial, depois de recusar o empréstimo de dois mil contos solicitado pela Companhia, dissolvia-a, por decreto, passando à propriedade do Estado tudo quanto formava o ativo social, mediante indenização do capital despendido, na importância de 24.667 contos, pelo que o resto das ações era transferido ao Estado, ficando estabelecido que, com exceção das ações pertencentes ao Tesouro e das que faziam parte do fundo de reserva da Companhia, tôdas as demais deveriam ser trocadas por apólices internas, ao par, com juro de 6%".

Achavam-se então em tráfego .... 133,486 km de linha, desde o Rio de Janeiro até Vassouras, compreendido o ramal de Macacos; em construção, o trecho de Vassouras a Entre-Rios; com estudos feitos, a parte da linha até Pôrto Novo do Cunha e ramal de São Paulo.

Extinta a Companhia, o Govêrno providenciou o necessário, para o prosseguimento das obras, nomeando diretor efetivo a Ottoni, que, entretanto, pediu exoneração e foi atendido.

TRANSPOSTA A MANTIQUEIRA

De Entre-Rios, a linha do centro demandou o planalto de Barbacena, por ser comum aos três vales do Rio São Francisco, Rio Doce e Rio Grande, vales que representam 4/5 da superfície total de Minas, sendo a Serra da Mantiqueira escalada pela garganta de João Aires.

Na estação de Mantiqueira, inicia-se a escalada da imponente cordilheira que lhe dá o nome e nessa altura a construção da via férrea teve de obedecer, em vários pontos, ao declive máximo de 0,018 m, e não poucas vêzes há curvas de raios de 180 m.

Dessa estação — km 337,280 — à de João Aires — km 351,500 com a altitude de 1,117m, a subida da serra, por muito íngreme, desenvolveu-se em caprichosas sinuosidades.

Segundo Pereira Passos, em seu livro "As Estradas de Ferro do Brasil", publicado em 1879, — "A obra mais notável da serra da Mantiqueira é o corte da garganta de João Aires (ponto culminante da linha).

Em 27 de junho de 1880, inaugurava-se a estação de Barbacena, no km 378.

Em 9 de janeiro de 1884, o tráfego atingia a estação de Lafaiete, no km 463, e em janeiro de 1888 era entregue ao tráfego o ramal de Ouro Prêto, no km 541.

Em 31 de dezembro de 1888, era de 828,538 km a extensão total da E. F. D. Pedro II, inclusive todos os ramais, pelo custo geral de 108.387 contos, sendo 725,038 km de bitola de 1,60m e 103,500 km de bitola de 1,00m. — Tal foi o legado do Império em 31 anos de existência da Estrada.

DESENVOLVIMENTO NA REPÚBLICA

Da proclamação da República até o presente momento a Central desenvolveu-se de tal ordem que a extensão atinge atualmente 3.772 quilômetros de linha corrida (tendo 425 km em linha dupla, quadrupla e sestupla e 632 km de desvios).

Semelhante conjunto representa mais de 10% de tôda a extensão ferroviária do Brasil a qual anda pela casa dos 36.000 quilômetros.

Liga a Central as duas maiores cidades da Nação e atinge 4 capitais. Sua ponta de trilhos alcança o km 1.354 — em pleno sertão mineiro, quase às portas da fronteira baiana, com cujo sistema em breve estará ligada.

Como imenso aranhol de aço, lançado para movimentar riquezas, a Central do Brasil entronca-se com 5 outras estradas de ferro:

1) Leopoldina: em Triagem (Rio); em Três Rios e Magé (E. Rio) e Juiz de Fora e Ponte Nova em Minas.

2) Rêde Mineira de Viação em Barra do Piraí (E. Rio), Sítio, Barbacena e Belo Horizonte (Minas).

3) E. F. Vitória a Minas (Cia. Vale do Rio Doce) em Nova Era (Minas).

4) E. F. Santos a Jundiaí na Estação de Roosevelt (S. Paulo).

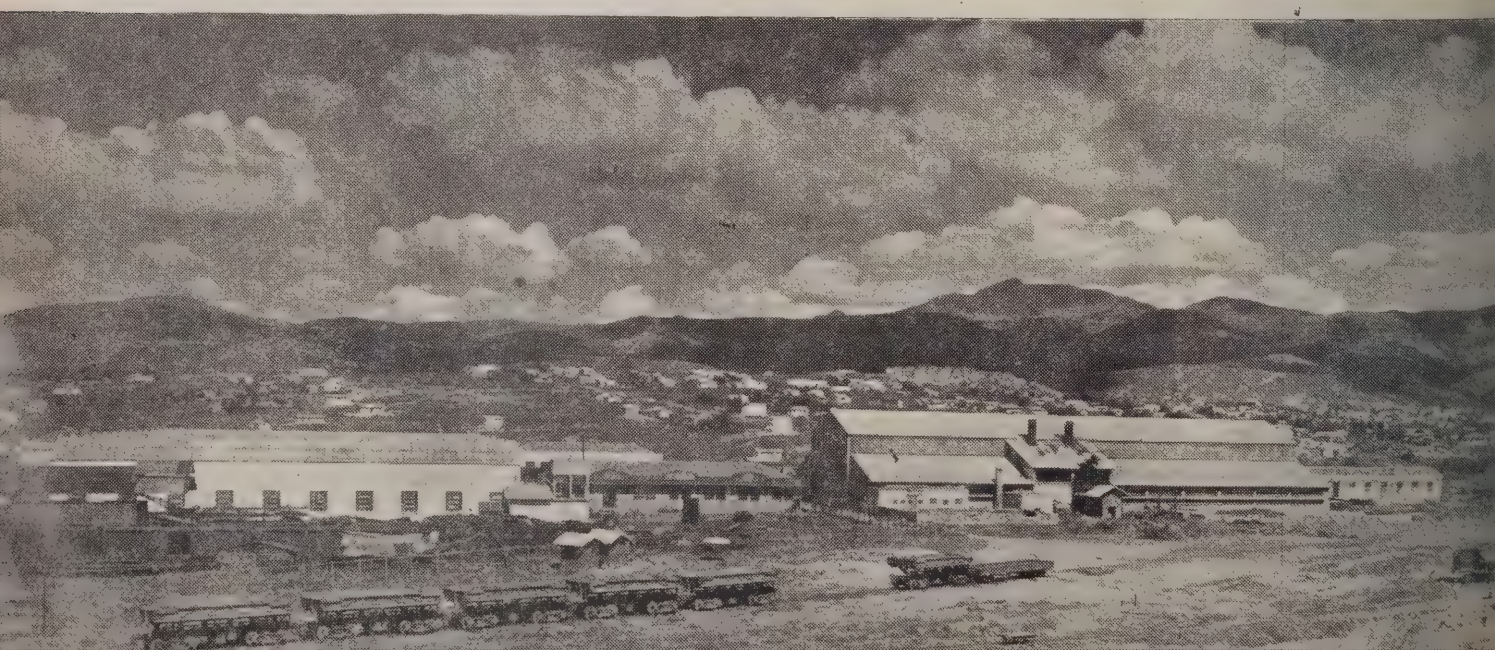
NO HORTO FLORESTAL

Em enormes e modernos galpões, a Central tem, nas cercanias de Belo Horizonte, uma importante oficina. Dela são os dois aspectos desta página.

5) E. F. Campos do Jordão em Pindamonhangaba (S. Paulo).

Atingindo a Capital de S. Paulo, a E. F. Central do Brasil, permite que tôdas as estações de sua rêde e as das demais vias férreas que nela se entroncam, tenham comunicações ferroviárias com tôdas as estradas que tocam naquela capital, as quais, por sua vez, se bifurcam com outras, pelo que as ligações assim encadeadas, ultrapassam Pôrto Esperança, em Mato Grosso, através da ponte sôbre o Rio Paraguai, e brevemente atingirão Corumbá, com extensão, pela E. F. Brasil-Bolívia, ao interior do território boliviano; e, por outro lado, se entrosam com o complexo das vias férreas que servem aos Estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e, pois, com o sistema ferroviário do Uruguai; ao passo que, pela ponte internacional Uruguaiana-Los Libres, atingem a Argentina, e, por essa via, o Chile, o Paraguai e a Bolívia; igualmente, por efeito de sucessões, os transportes se estendem até Anápolis, E. de Goiás, e ao E. do Espírito Santo, não tardando que, pela ligação de Monte Azul em Minas, com a Viação Férrea Federal Leste-Brasileiro, na Bahia, o tráfego ferroviário, em sequência, atinja os Estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Piauí, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, pela atual interligação de suas vias férreas.

Semelhante panorama mostra ser a Central a grande artéria por onde circula o sangue que alimenta e vivifica a Nação e o elo que fortalece a Unidade Política da Pátria Brasileira.



REMODELAÇÃO DO TRAÇADO

A Central está justamente preocupada na remodelação do traçado de São Paulo. Nesta foto aérea, da variante Queluz-Lavrinhas, temos uma vista panorâmica onde se nota perfeitamente a linha antiga, em curva, e o traçado moderno em cortes.

Ela é o produto do esfôrço de 59 anos de administração republicana que transformou a Central do Brasil no maior patrimônio de capitais públicos de que nos possamos honrar, desde que nos possamos honrar, desde que somos nação independente.

REMODELAÇÃO DE TRAÇADOS

Um dos empreendimentos de maior vulto e de mais alta significação técnica para os interêsses econômicos da Central do Brasil — é a remodelação de vários traçados, quer no ramal de São Paulo, quer na Linha do Centro, em Minas.

Essas obras, cujo incremento nos últimos anos assinala um grande e brilhante esfôrço, coroado de pleno êxito, apresentam vulto jamais igualado em nosso país, apesar da árdua contingência de terem sido atacadas, na sua maior parte, em tempo de guerra, com tôdas as dificuldades inerentes e que ainda perduram, refletindo-se na falta de cimento e nos embaraços financeiros de tôda a espécie.

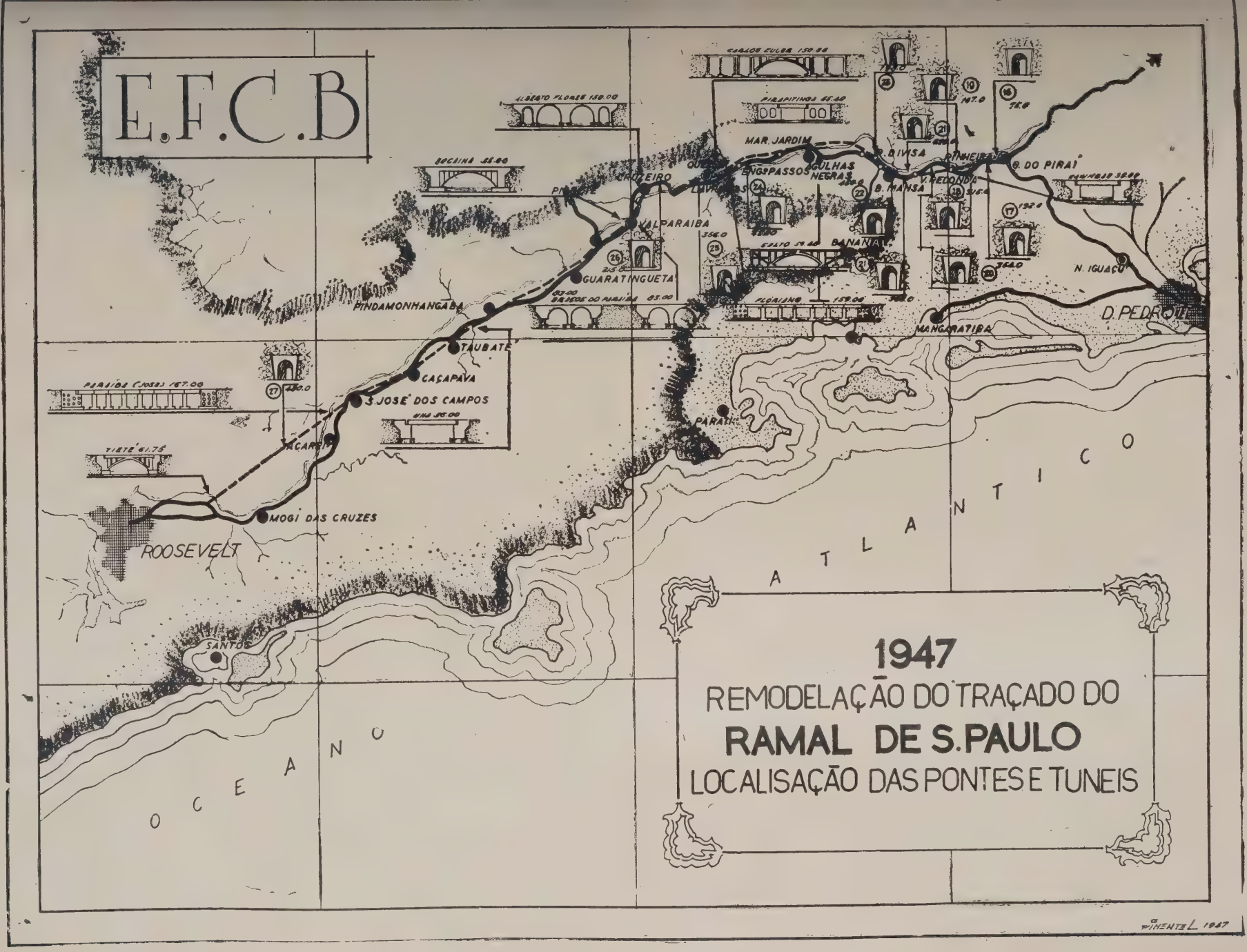
Não obstante, estão em sua fase de conclusão e, para que se tenha uma noção objetiva do trabalho realizado, basta que se atente em que, por exemplo, no Ramal de S. Paulo, a terra já retirada e que representa 97% do serviço total ali empreendido, equivale ao volume de 8 morros de Santo Antônio (Capital da República).

Porque as condições técnicas influem constantemente nas despesas de custeio e, por conseguinte, no custo de trem-quilômetro, a Central lançou-se, resolutamente, à remodelação de traçados, por meio de variantes que permitirão aos trens do futuro, com as mesmas locomotivas atuais, poderem rebocar três vêzes mais toneladas de carga.

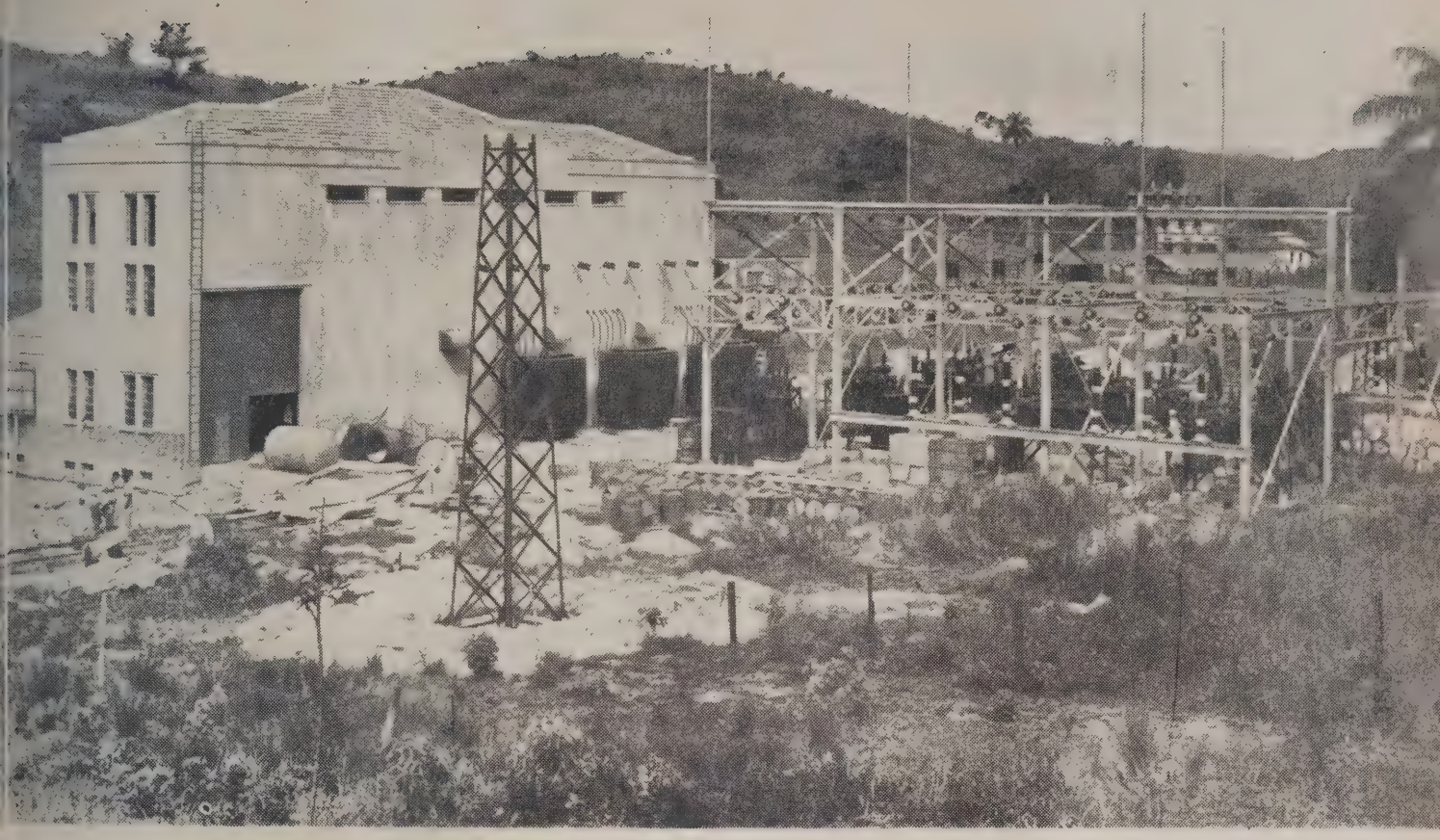
A maioria das linhas da Central foi construída em condições técnicas muito precárias, que obedeceram a um critério de reduzido custo, sem ter em conta as despesas de operação e a influência preponderante destas no custeio da Estrada.

NO RAMAL DE S. PAULO

Para exemplo, basta citar o Ramal de S. Paulo, cuja construção foi iniciada em 1865. A parte que coube à Central, isto é de Barra do Piraí à Cachoeira, foi construída em bitola larga, ao passo que o trecho de São Paulo a Cachoeira foi feito em bitola estreita, com a rampa máxima de 2,2 por cento e o raio mínimo de 160m. E' que êste trecho era de iniciativa particular, construído pela antiga E. F. São Paulo-Rio de Janeiro, e só posteriormente foi incorporada à Central do Brasil, que o recebeu com todos os seus defeitos e falhas. Depois da incorporação, a Central alargou sua bitola, tendo, porém, conservado o traçado dispendioso e mantido aquelas mesmas precárias condições técnicas.



Aqui se vêem as novas pontes e túneis da remodelação do traçado de São Paulo.



MAIS ENERGIA

Sub-estação de Caramujos, inaugurada em junho dêste ano.

Em cons quência, os trens eram obrigados a trafegar, no trecho de Cachoeira a São Paulo, com pequena tonelagem e reduzida velocidade. E isto precisamente no Ramal de São Paulo, onde é enorme o volume de transporte, notadamente depois da construção da Usina de Volta Redonda. Limitados assim, o pêso e a velocidade dos trens, ao que vinham juntar-se as elevadas despesas de custeio, não havia como evitar o desvio de passageiros e cargas para os transportes rodoviários e aéreos.

Impunha-se, com urgência, a recuperação de um tráfego tão importante. E como proceder para essa recuperação? Evidentemente, melhorando o serviço com a remodelação do traçado para o tráfego de trens maiores e mais velozes e com tarifas razoáveis.

As diferentes administrações que passaram pela Estrada, notadamente a de Assis Ribeiro, sentiram e compreenderam o problema em tôda a sua plenitude, mas coube ao Coronel Napoleão de Alencastro Guimarães a glória imperecível de realizar, com cimento, ferro e aço, o gigantesco empreendimento pelo qual ansiavam todos aquêles que dedicam uma parcela de suas atividades à questão do transporte em nossa Pátria. Devido à energia e à visão daquele administrador as obras foram atacadas em 1943, compreendendo a construção de 13 variantes, numa extensão total de 340 quilômetros de linha, exigindo uma terraplenagem de 32 milhões de metros cúbicos e a abertura de 12 túneis, e a construção de 16 pontes.

Essa obra verdadeiramente colossal, e que só encontra paralelo nos Estados Unidos, está praticamente concluída, visto já terem sido realizados 97 por cento dos serviços.

Durante os dois últimos anos o prosseguimento dos trabalhos foi orientado no sentido de entregar ao tráfego, o mais rapidamente possível, os diversos trechos, de forma a usufruir a Central, desde logo, as vantagens decorrentes dessa grande iniciativa.

De acôrdo com o programa estabelecido, foram assentes 76 km de linha, estando 30 dêles em tráfego regular, havendo já plataforma preparada para recebimento de trilhos na quase totalidade do restante, inclusive na grande variante do vale do Parateí, que permitirá atingir São Paulo, com rampa máxima de 0,5% — evitadas, assim, as apertadas curvas e as rampas de 2,2% com que a linha atual galga a serra de Guararema, divisor das águas do Paraíba e Tieté.

As condições técnicas do novo traçado correspondem a uma linha praticamente de nível, entre Barra do Piraí e S. Paulo, com rampa máxima de 0,5% e raio mínimo de curva de 687 metros, permitindo à Estrada elevar de 70 para 120 quilômetros à hora, o limite de velocidade de seus trens.

Na linha assim remodelada, que apresenta sôbre a antiga um encurtamento real de 34 km e virtual de 313

km a lotação das locomotivas existentes será o triplo da atual com consequente aumento de vasão e economia do custeio, sendo ainda de realçar que, dentro de 20 anos, não haverá necessidade de duplicação de linha.

As obras realizadas nos últimos anos vão aqui relacionadas:

Linha assentada	64 km
Linha inaugurada	34 km
Volume escavado	32 000 000 m3
16 pontes concluídas, com a extensão de	1 125 m
10 túneis concluídos dos 12 existentes	
Leito concluído	200 km

Merece, sem dúvida, registro o seguinte apanhado das grandes vantagens resultantes da remodelação do traçado da Central no Ramal de São Paulo:

Minério para exportação e outras mercadorias	6 000 tons. diárias
Transportes para a Usina Siderúrgica	2 600 tons. "
	8 600 tons. "

NA LINHA DO CENTRO

Ao mesmo tempo que se empreendiam as grandes obras do Ramal de São Paulo, a Central do Brasil cuidava ativamente, da Linha do Centro, em Minas, introduzindo-lhe profundas e substanciais modificações, principalmente na travessia da Serra da Mantiqueira, de modo que a Estrada ficasse perfeitamente aparelhada a executar o pesado transporte de minério e calcáreos destinados à Companhia Siderúrgica Nacional e aos mercados de exportação, além do que ali já se transporta em produtos siderúrgicos, madeira, gado, cereais, algodão, etc., procedentes dos vários pontos de Minas Gerais.

As variantes construídas permitirão reduzir de 1,8% para 1%, compensadas, as rampas máximas no sentido da exportação, ao mesmo tempo que o raio de curva é aumentado de 180 para 312 metros.

ELETRIFICAÇÃO DA SERRA DO MAR

Avançando para a Serra do Mar, a rêde aérea da Central leva nova vida ao transporte.

RAMAL DE TAIUTA'

A rêde aérea, indispensável aos modernos trens elétricos, chega ao ramal de Taiutá.

A terraplenagem dessas variantes foi concluída e vários trechos já foram entregues ao tráfego, a saber:

Sítio-Sá Fortes
Garganta José Afonso
Sá Fortes-Barbacena
Carandaí-Pedra do Sino.

Entre Barbacena e Lafaiete foram atacadas as variantes seguintes:

Barbacena-Carandaí — 53 km
Carandaí-Pedra do Sino — 8 km
Pedra do Sino-Buarque de Macedo — 18 km.

O estado geral destas variantes é o seguinte: terraplenagem concluída com o volume de 8 milhões de metros cúbicos; concluídos 8 túneis com a extensão de 1.698 metros.

A variante Barbacena-Carandaí já concluída tem 40 km de trilhos assentados.

Em 1945, foi inaugurada a variante Santa Luzia-General Carneiro, com a extensão de 12 km.

E' calculado em cêrca de 6 mil toneladas diárias o transporte atual no trecho de Três Rios a Lafaiete, com 13 trens, no sentido da exportação.

Como o principal produto a transportar é o minério de ferro e de manganês no sentido da exportação, a percentagem desta é superior à da importação.

Em resultado da remodelação no traçado dêsse trecho, êsses trens poderão transportar 13 mil toneladas diárias, isto é, mais 7 mil ou sejam 100 por cento.

A instalação da Usina da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda determina um aumento de transporte diário calculado em cêrca de 2.600 toneladas, trazidas pela Linha do Centro, no trecho de Três Rios a Lafaiete, pelo que além das 6 mil toneladas já referidas, haverá necessidade de maior capacidade de vasão, que pode ser assim estimada:

Capacidade da linha remodelada.....	13 000 tons.	"
Tonelagem disponível.....	4 400 tons.	"

OUTROS MELHORAMENTOS

A par das remodelações de traçados, a Central vem executando o aumento de desvios e pátios de estações, passando o comprimento livre dos desvios para 600 metros na Linha do Centro e 1.000 no Ramal de S. Paulo, permitindo, assim, a circulação de trens, respectivamente, de 50 a 80 vagões, ao mesmo tempo que o refôrço de dormentes e do lastreamento da linha prossegue sem interrupções.

Com a bitola alargada de 1,00m para 1,60 e na extensão de 42 km, foi entregue ao tráfego, em 1947, o trecho

de Joaquim Murtinho-Engenheiro Correia e Metalúrgica.

Com o leito preparado e já recebidos os dormentes, encontram-se 21 km ainda necessários para atingir Itabirito e Hargreaves, extensão essa que ficará assim beneficiada pelo alargamento da bitola.

Foi iniciado com o assentamento intensivo de novos dormentes de bitola de 1,60m, o alargamento de bitola em 83 km, nos trechos Japerí-Fragoso e Três Rios-Pôrto Novo do Cunha.

Com o intuito de melhorar a situação de confôrto dos passageiros e evitar a evasão de rendas, permitindo ao mesmo tempo, melhor fiscalização, prossegue o fechamento dos pátios de diversas estações, na maioria das quais o aumento de renda em um único mês, como resultado dessa medida, foi mais do que suficiente para cobrir as despesas realizadas com o fechamento.

MELHORIA DE GABARITOS

Na Serra do Mar, os 15 túneis existentes tinham altura insuficiente para as modernas exigências do tráfego, apresentando 5 a 5,50m e alguns, também, pequena largura.

Tendo em vista remover as consequências dessas exiguidades dimensionais, a Central empreendeu as obras de adaptação do gabarito, para montagem de rêde aérea e passagem dos novos carros, consistindo em rebaixos de 0,70 a 1,10m e alargamento até de 0,50m.

As grandes obras já realizadas na Serra, com a conclusão do rebaixo de 12 túneis, estão praticamente no fim.

No Ramal de São Paulo, as obras de adaptação do gabarito, iniciadas em 1947, foram concluídas no mesmo ano, inclusive a variante do túnel das Piroleiras, um dos pontos críticos célebres da Central do Brasil.

As obras de adaptação da Linha do Centro, iniciadas em 1947, estão prestes a terminar, pois os trechos de Barra do Piraí a Juiz de Fora e Barbacena a Lafaiete foram concluídos, estando atacado o trecho de Lafaiete a Belo Horizonte, êste com a terminação programada para o corrente ano.

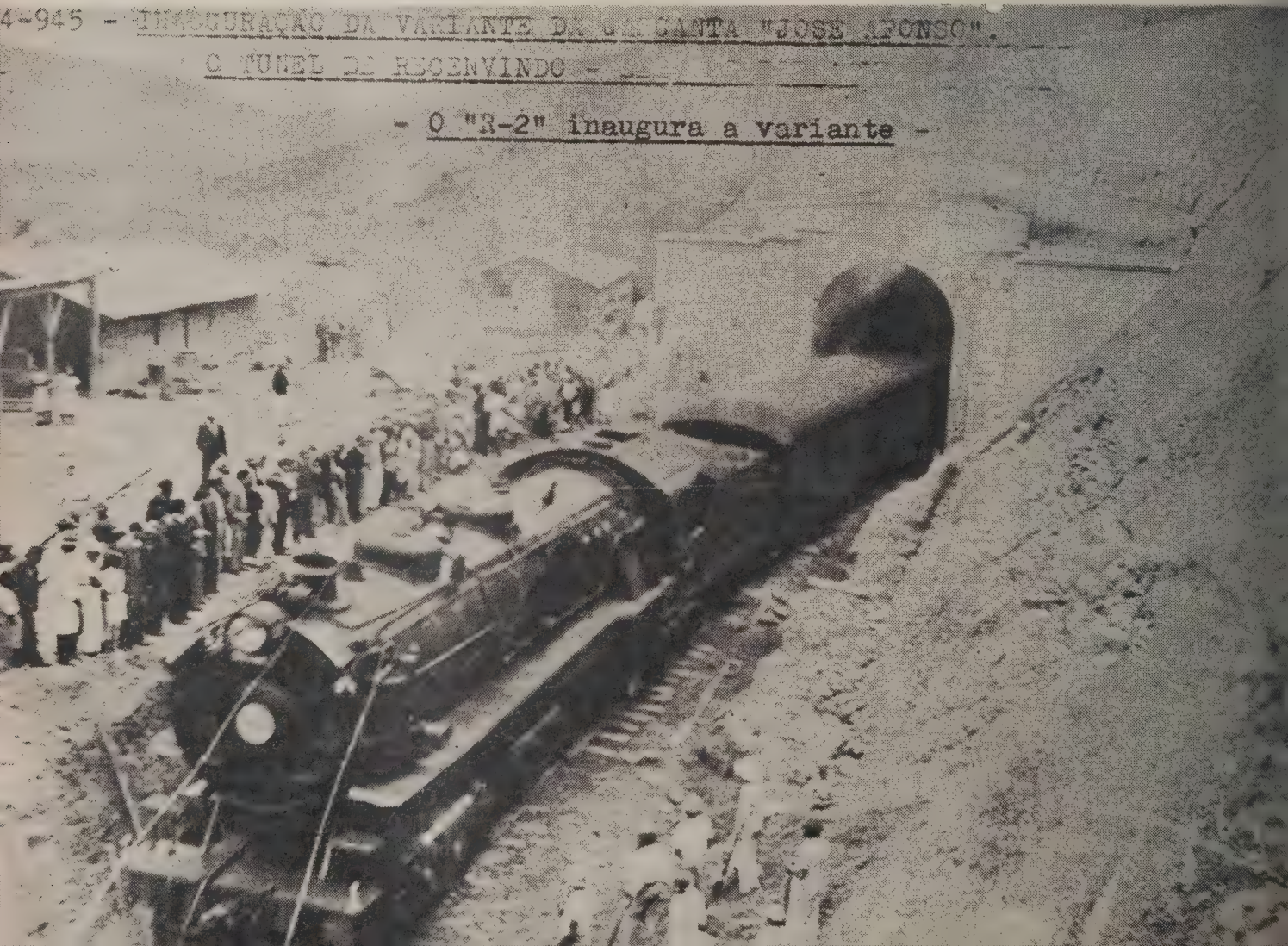
A LIGAÇÃO NORTE-SUL

Na iminência de ser o Brasil envolvido no torvelinho da guerra, como logo depois aconteceu, o Govêrno, em 1941, movido de angústia, voltou-se para a necessidade inadiável de remediar a extrema precariedade ou interrupção das comunicações marítimas, por efeito do bloqueio, com a medida de empreender, com urgência, a interligação ferroviária do Norte com o Sul, pela construção de 596 km.

Parte integrante do plano de ligação, a E. F. Central do Brasil teve

NOVO TÚNEL

E' inaugurado o túnel de Redenvido, na variante da garganta "José Affonso".



AINDA A REMODELAÇÃO

Túnel 19, já inaugurado, na variante Barra do Piraí-Pinheiral.

de dar a sua contribuição para êsse notável empreendimento, com a construção do prolongamento da linha, entre Montes Claros, então terminal da Linha do Centro, e Monte Azul (antiga tremendal), numa extensão de 238 km, enquanto o Departamento Nacional de Estradas de Ferro empreitava a construção dos demais 358 km, para, em sentido inverso, estender os trilhos da estação de Contendas, da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, no sertão baiano.

Uma comissão, chefiada pelo Engenheiro Demóstenes Róckert, instalou-se em Montes Claros, entregando-se logo aos estudos de campo, para atualizar o antigo traçado.

Apenas um ano depois, apesar dos incessante e pesados aguaceiros que dominam a região, durante cêrca de seis meses, estavam terminados os árduos trabalhos de estudos, projeto e locação da linha.

Em meados de 1942, foram encetados os trabalhos de construção.

Uma linha telefônica foi construída de Montes Claros a Monte Azul, contando com postes de 8 em 8 km, assim como instalaram-se 4 estações de rádio-telegrafia.

Abriram-se 300 km de estrada de rodagem, com a largura de 4 metros, para o transporte de víveres, materiais e água para tôdas as serventias, eis que, na estação sêca, ocorrente de abril a novembro, os rios da zona desaparecem subsistindo apenas dois: o Verde Grande e o Gorutuba, o primeiro a 25 km e o segundo a 150 km distantes de Montes Claros, para atender às necessidades de cêrca de 10 mil operários e 3 mil animais de trabalho, pelo que a água era transportada, continuamente, de uma distância média de 50 km, em 15 caminhões com capacidade de 2.500 litros cada um.

Mas interrompido o tráfego dos caminhões, pelas chuvas torrenciais, foi necessário recorrer à tração animal, com o emprêgo de 150 animais de carga, convenientemente equipados.

E dada a escassez de gasolina, assim como de peças de sobressalentes, por motivo das limitações da guerra, recorreu-se ao álcool motor e ao gasogênio, cujo uso foi eficiente, graças à organização do serviço, que facilitou as necessárias provisões.

Novas estradas tiveram de ser abertas, numa extensão de 90 km, para a construção das obras de arte e de drenagem, tais como pontes, pontilhões, passagens inferiores, boeiros e drenos.

Outra calamidade regional: cessadas as curvas copiosas, através de tantos meses, surge a malária, em proporções trágicas, propiciadas pelas lagoas e pantanais, renovados anualmente pelo transbordamento das águas fluviais na

época chuvosa, sendo de assinalar que, entre os rios Caitetu e São Domingos, vários trechos são assolados pela febre malária, durante o ano inteiro, e assim, em face de tamanha insalubridade, era necessário transferir os trabalhadores e suas famílias, para lugares em melhores condições de tratamento.

Por isso mesmo, o serviço de assistência social assumiu uma amplitude marcante de devotamento com que o pessoal era socorrido.

Quando maior foi a intensidade dos trabalhos, no período de outubro de 1942 a agôsto de 1943, havia um serviço de 15 mil homens, que com suas famílias perfaziam cêrca de 50 mil pessoas e funcionaram, ao longo do trecho em construção, 5 hospitais, 43 postos de enfermagem e 4 farmácias, cujo movimento, só em 1943, foi de 15 mil casos de impaludismo, 110 mil injeções aplicadas, 85 mil curativos diversos, 1.200 acidentes e 22.000 consultas.

A assistência aos trabalhadores compreendeu também 3 postos dentários e 4 escolas.

As dificuldades de subsistência tiveram de ser enfrentadas pelo estabelecimento de 30 postos de fornecimento de mercadorias, abastecidos por caminhões, num percurso de 250 km, e, só em 1943, o serviço de subsistência subiu a 2.600 toneladas de mercadorias, no valor aproximado de Cr$ 9.200.000,00.

Pelos serviços de transporte foram mobilizados 80 caminhões, sendo 40 pertencentes à Comissão e 40 alugados a particulares, bem como 15 automóveis Ford.

Distantes aproximadamente 20 km umas das outras, foram construídas 11 caixas de água, com capacidade de 30 a 50 mil litros, para locomotivas e turmas de conservação, abriram-se 12 poços semi-artesianos, com a profundidade média de 65 metros, dotados de bombas manuais.

Para a segurança do movimento de trens, quanto aos riscos de atropelamento de gado tão numeroso e criado à sôlta nos descampados do sertão, foram construídos 500 km de cêrcas marginais de arame farpado.

Uma linha telegráfica dupla, de Montes Claros a Monte Azul, numa extensão de 250 km, foi instalada para as necessidades do serviço.

Num total de 15 mil metros quadrados de construção, encontram-se os seguintes edifícios: 11 estações, a uma distância de 20 km aproximadamente entre uma e outra, casas de residência dos agentes de estação e mestre de linha, grupos de turmas e instalação de bombas.

As condições técnicas do traçado, em virtude das posições topográficas de vários povoados, aconselharam a construção da linha num desenvolvimento distante dêles, e tendo em vista vinculá-los aos benefícios do tráfego ferroviário, foram construídas 5 rodovias, com 5 metros de largura, num total de 188 km, estabelecendo as seguintes ligações: da sede do município de Francisco Sá com a estação de Burarama, numa extensão de 35 km; reparação da estrada da sede do município de São João da Ponte, também com a estação de Burarama, numa extensão de 70 km, dispondo de duas pontes novas; de Solidão com a estação de Janaúba, no município de Francisco Sá, numa extensão de 20 km da sede do município de Porteirinha com a estação de Tocandira, com 25 km; de Mato Verde, distrito do município de Monte Azul, com a estação de Catuti, com 15 km.

A Central do Brasil tem nesse trecho a maior tangente de tôda a sua rêde, a qual mede 29,220 km.

Em 1944, foi aberto o tráfego dos primeiros 65 km; em meados de 1945, mais 85 km da linha começaram a ser trafegados, e, finalmente, em 10 de setembro de 1947, realizou-se a inauguração oficial de todo o prolongamento, entre a cidade de Montes Claros e a de Monte Azul, numa extensão de 238 km.

Acha-se, portanto, entregue às atividades econômicas o tráfego ao longo da nova e extensa linha, cuja construção, iniciada em meados de 1942 e concluída em fins de 1946, apesar de tôdas as ingentes dificuldades, durou apenas 4 anos e 6 meses, ou sejam 54 meses, numa média anual de 52,956 km, praticamente 53 km, sendo de 4,413 km a média mensal.

E fato único na história das nossas vias férreas: projeto, construção, capital, trabalho e material (trilhos da Cia. Belgo-Mineira) — tudo exclusivamente brasileiro.

EVOLUÇÃO DA TÉCNICA

Dois elementos caracterizam uma via férrea: um, estático o trilho; outro, dinâmico a locomotiva, sendo fora de dúvida que o último predomina sôbre o primeiro, uma vez que reflete direta e fundamentalmente a exploração do transporte.

A evolução do motor e, consequentemente, a dos veículos que transporta, constituem a evolução da técnica ferroviária, cujo objetivo se resume no barateamento do custo do transporte, a par da segurança e do confôrto.

No Brasil, a evolução da técnica ferroviária tem tido um dos seus maiores campos na Central do Brasil.

Até 1894, a consagrada ferrocarril brasileira vivia, por assim dizer, à custa do empirismo.

Nesse ano, sendo diretor o Marechal Jardim, transformou-se o sistema de freio a mão para o de ar comprimido, fato que se pode considerar a primeira conquista técnica.

Na sede da Locomoção, em Engenho de Dentro, a convite da administração da Estrada, reuniram-se eminentes figuras do nosso Parlamento, para ouvir a exposição das vantagens da substituição dos freios, resultando de tal iniciativa política a concessão de verbas destinadas à efetivação da providência pleiteada, que, sendo de ordem técnica, repercutiu na economia nacional, por permitir a formação de grandes e pesados trens.

A partir dêsse acontecimento, entrava na cogitação dos engenheiros da Central a necessidade da evolução da técnica da exploração industrial da Estrada.

Contudo, somente, pelo começo do século, em 1910, entra a tornar-se realidade essa aspiração, pois são modificados os engates para o tipo automático, adota-se a estrutura metálica nos vagões e ilumina-se a eletricidade os carros com cabinas para passageiros, então providos do sistema a gás.

A par disso torna-se indispensável a encomenda de locomotivas mais possantes, como condição do barateamento do custo do transporte.

A introdução, na estrada líder do país, do material rodante, com características americanas — o que mais se adaptava e ainda se adapta às condições de traçado das ferrovias brasilei-

VENCENDIO O RIO TIETE'

Na remodelação do traçado do Ramal de São Paulo, a ferrovia vence o Tieté, com a ponte de 54 metros de vão total, compreendida na variante do Parateí.

ras, por ser robusto e de simples manejo, deve-se à ação infatigável e inteligente do Engenheiro Assis Ribeiro, a quem a Central e o Brasil muito devem no setor ferroviário.

Ao lado da evolução da técnica na Central, há a registrar um acontecimento digno de menção nestas linhas: no govêrno Rodrigues Alves, o então Ministro Lauro Muller, sendo Diretor da Central e Chefe da Locomoção, respectivamente, os Engenheiros Osório de Almeida e Assis Ribeiro, teve a iniciativa de aplicar o carvão nacional em locomotivas.

Cabe também aqui outra anotação, marcante de um grande acontecimento da ciência médica brasileira, com festejada repercussão no mundo: quando médico da Central, Carlos Chagas descobre na zona de Lassance, onde se achava em serviço, o terrível transmissor do bócio — o "barbeiro".

Entre as aquisições da moderna técnica ferroviária pela Central destaca-se:

O CONTRÔLE CENTRALIZADO DO TRÁFEGO

Introduzido na Central e pela primeira vez no Brasil — quiçá na América do Sul — o contrôle centralizado do tráfego, maravilha da técnica ferroviária norte-americana, constitui uma grande conquista do nosso progresso, estabelecendo admiráveis possibilidades de intensificação do tráfego em uma linha singela.

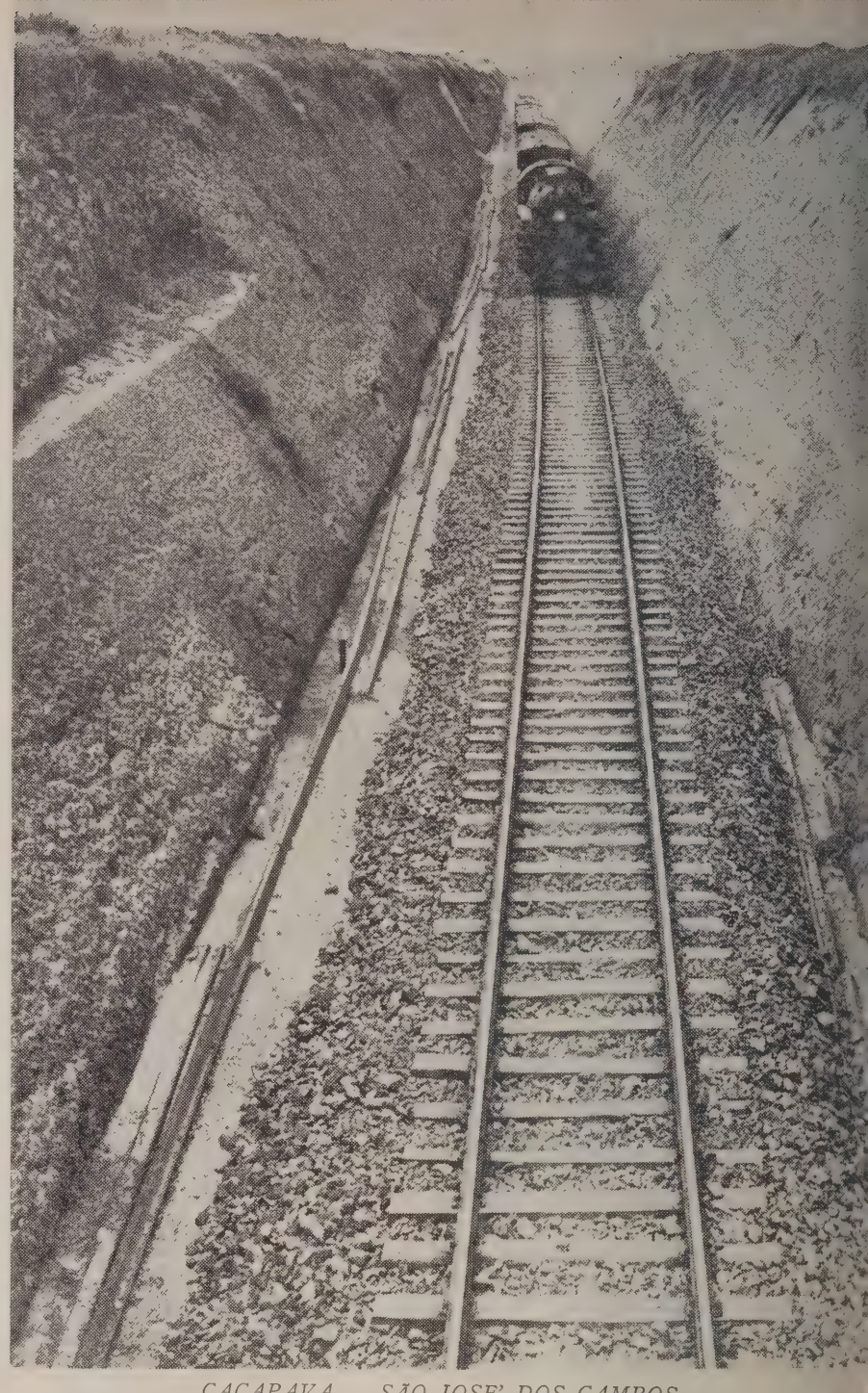
Em substituição ao velho processo de licenciamento pelo telégrafo — útil, sem dúvida, nos casos de tráfego leve mas de eficácia precária, quando êste se torna pesado, poi adotado o sistema mecânico de contrôle de circulação de trens, o qual instalado em determinado trecho, por meio de cruzamentos, manobras e eletricidade, de um pôsto de comando, torna possível a movimentação de trens, em sentido inverso, a correr ao mesmo tempo, de tal sorte que, enquanto uma composição trafega num sentido, é, em determinado ponto, manobrada, a distância, pelo comando elétrico, para um desvio, onde continua a correr, e, simultaneamente, outra, em direção contrária, prossegue em pleno movimento na linha ordinária.

Êsse sistema automático de comando de circulação ferroviária é o que tem a denominação de C. T. C., abreviatura convencionada, de Centralized Trafic Control ou seja Contrôle Centralizado do Tráfego.

Os primeiros estudos para a adoção do sistema C. T. C., na Linha do Centro, foram motivados pela necessidade de ser aumentada a capacidade de tráfego de certos trechos, já quase esgotada, não só para atender, convenientemente, às futuras requisições, principalmente da nova usina siderúrgica de Volta Redonda — só esta necessitando de transporte para mais de 600 mil toneladas anuais de minério — como também para permitir a exportação do mesmo minério, em grande escala.

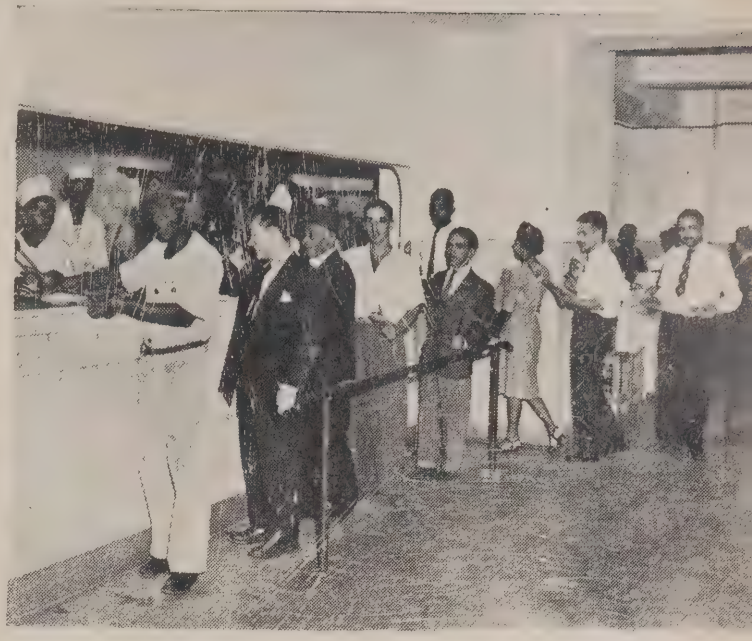
A reduzida capacidade de transporte até então existente na Linha do Centro, abstração feita das onerosas condições do traçado em planta e perfil, as quais limitavam a capacidade de tração das locomotivas, provinha, entre outras causas, da falta de aparelhamento necessário à circulação.

O transporte estava, assim, limitado, no sentido da exportação, a cêrca de 990 mil toneladas anuais, para um número total de 11 trens de carga diários, número máximo industrialmente



CAÇAPAVA — SÃO JOSE' DOS CAMPOS

Esta curiosa foto foi obtida no trecho já inaugurado de Eugênio Melo-Martins Guimarães, na variante Caçapava-São José dos Campos.



ASSISTÊNCIA SOCIAL

Preocupa-se a administração da Central com a necessária assistência a seus servidores. Vemos aqui fotos colhidas no restaurante, no serviço de subsistência e facilidades econômicas aos funcionários, os quais dispõem ainda de serviços médicos, dentários, etc.

possível no trecho crítico da Linha do Centro, entre Santos Dumont e Lafaiete.

"Todos aquêles que lidam com problemas ferroviários sabem que várias são as soluções que se apresentam para aumentar a capacidade do tráfego de uma linha.

Entre tôdas — a que deve ser tentada, em primeiro lugar, é a que consiste na remodelação de traçados, pois é a única que satisfaz a condição do aumento referido, concomitantemente com a redução das despesas de custeio, atuando perene e beneficamente sôbre a vida da ferrovia."

Todavia, não era possível, na época, essa solução, dada a situação econômico-financeira da Central, e considerando que mesmo adotada, com recursos para a sua execução, demandaria longo tempo levá-la a efeito.

Urgia promover o aumento da capacidade, impondo-se, portanto, a aplicação do contrôle centralizado do tráfego, sistema já usado com sucesso nos Estados Unidos, de onde provém.

Êsse sistema permite o acréscimo desejado com a utilização de uma única linha de movimento, que é aproveitada com o máximo rendimento, oferecendo, por outro lado, condições de segurança de circulação quase absolutas, além de uma grande rapidez de operação e facilidade de contrôle perfeitamente garantido.

Consideradas tais vantagens, foi escolhido o trecho de Barra do Piraí-Lafaiete, com uma extensão total de 370 km o qual foi subdividido em 3 secções distintas, cada uma delas controlada por um aparelho de comando do C. T. C., a saber:

Barra do Piraí — Três Rios	89 km
Três Rios — Santos Dumont	126 km
Santos Dumont — Lafaiete	155 km
	370 km

As seções caracterizam-se pela existência de grandes pátios nas suas extremidades, com uma série de estações intermediárias de importância mais ou menos secundária e com tempos de percursos diversos entre as mesmas, causando irregularidades na circulação dos trens e limitando a capacidade da linha. Com o objetivo de regularizar êsses tempos de percurso, foi necessária a construção de edifícios para essas estações, pelo fato de tais cruzamentos serem operados eletricamente a distância pelo C. T. C.

Recebido em 1943 o material destinado à montagem e instalação do C. T. C., a Central desenvolveu ativamente os seus trabalhos, resultando estar ela, atualmente, com 215 km de linha singela, desde Barra do Piraí até Santos Dumont, beneficiados com êsse sistema, sendo 89 km de Barra a Três Rios inaugurados até 1944 e 126 km de Três Rios a Santos Dumont inaugurados durante 1946 e

1947, sendo que a montagem da 3.ª seção — Santos Dumont a Lafaiete, prossegue com o mesmo ritmo, para ser brevemente inaugurado o C. T.C. até Barbacena.

O sistema C. T. C. possibilitará à Central um aumento de 110% sôbre o número máximo anual de toneladas que poderiam ser transportadas com o licenciamento telegráfico.

Pelo estudo dos gráficos reais de movimento, os resultados principais obtidos pela Central do Brasil, com a aplicação do C. T. C. na Linha do Centro, são os seguintes:

I) — Quanto ao tráfego: 1 — economia de 37% no tempo total de percurso dos trens entre as estações terminais do C. T. C.; 2 — acréscimo médio de 63% na velocidade comercial.

II) — Quanto à segurança: segurança de 100% no tráfego, porquanto em 3 anos de funcionamento ininterrupto, num trecho que, como o de Barra do Piraí a Três Rios, assinalava, em tempos idos, singular coeficiente de colisão de trens, o C. T. C. ostenta o título de ter trazido a zero tal coeficiente.

III) — Quanto ao pessoal: pelo fato do movimento dos trens pelo C. T. C. ser comandado exclusivamente por um único homem, o controlador de movimento, ao invés de um despachador e do pessoal de tôdas as estações, como o era necessário anteriormente, houve uma redução considerável no quadro do pessoal (agentes, telegrafistas e guarda-chaves) das referidas estações. Assim, pela composição dos quadros — atual, com o C. T. C. e o antigo — constata-se uma redução de cêrca de 50% de pessoal, dando uma economia aproximada de 1 milhão e 900 mil cruzeiros, apenas em um trecho de 215 km. Tal importância corresponde a uma amortização anual do capital invertido na compra e instalação do C. T. C. de cêrca de 8,5%. Em outras palavras, somente com a economia obtida pela redução do pessoal, a Central pagará o C. T. C. no trecho compreendido entre Barra do Piraí e Santos Dumont, em 7 anos.

ELETRIFICAÇÃO

Prossegue a Central do Brasil em suas iniciativas, para desenvolver o emprêgo da tração elétrica, tendo em vista beneficiar-se dos efeitos práticos da diminuição do número de unidades de tração para efetuar o mesmo serviço de transporte.

Atualmente, já conta com a eletrificação numa extensão total de 116,465 km de linha e 286,610 km de vias.

No trecho eletrificado do Rio de Janeiro, o movimento de transporte de passageiros foi sensivelmente muito maior em 1947, tendo o dos subúrbios alcançado o volume de 149.039.460 — mais 4.529.261 em relação ao verificado em 1946, incluindo no total supra 26.295.882 passageiros gratuitos.

Para atender ao aumento de transporte de passageiros foram adquiridas pela Central, na Inglaterra, 30 novas unidades, já tendo sido recebidas 14 — estando as restantes 16 em vias de entrega.

Ainda para os subúrbios de S. Paulo estão sendo construídas no Brasil, 20 outras unidades de 3 carros cada uma, para as quais quase todos os materiais já estão adquiridos.

Assim, entregues ao tráfego as 50 unidades, estará a Central em condições de melhorar grandemente os serviços de tração elétrica nos subúrbios

TABELA 1

LINHA DE SÃO PAULO	LINHA ATUAL	LINHA PROJETADA	DIFERENÇA
Comprimento real	366 246m,400	333 525m,100	— 32 721m,300
Comprimento vertical	825 941m,040	512 736m,810	— 313 204m,230
Extensão em nível	213 460m,400	153 358m,400	— 60 102m,000
Extensão em rampa	152 777m,600	180 166m,700	+ 28 389m,100
Número de curvas	640	218	— 422
Desenvolvimento das curvas	147 534m,060	105 583m,400	— 41 950m,660
Extensão em reta	218 771m,940	227 941m,700	+ 9 169m,760
Rampa máxima	2,2%	0,5%	—
Raio mínimo das curvas	180 m	687m,500	—
Comprimento mínimo da tangente	0	170m	—
Velocidade máxima permitida	60 km/hora	120 km/hora	—
Capacidade de tração (MIKADO)	480 tons	1 732 tons	—
Percentagem de rampa	42%	46%	—
Percentagem em nível	58%	54%	—

do Rio e aparelhar os da capital de São Paulo, em vias de utilização.

Com efeito, nos trabalhos de eletrificação dos subúrbios de São Paulo, foram terminados o projeto e todos os desenhos necessários a uma extensão total de 125 km de linha, entre Roosevelt, Mogi das Cruzes e variante de Poá.

Já foram recebidos os postes metálicos para a rêde e todo o material para a subestação abastecedora, o que permite a continuidade do serviço nos meses próximos.

Também na Serra do Mar, prosseguem os trabalhos de eletrificação, tendo sido concluídos 30 km da respectiva rêde aérea em linha dupla e colocada a posteação entre Japeri, Barra do Piraí e Tairetá.

A subestação de Caramujos já concluída, inaugurada no dia 15 de julho último, constitui realmente o nício da segunda etapa da eletrificação.

Como trabalhos preparatórios para a respectiva eletrificação, foi iniciado o alargamento da bitola, na Linha do Rio Douro, entre as estações de Pavuna e Belfort Roxo, e na Linha Auxiliar, entre Pavuna e São Mateus.

TRAÇÃO ELÉTRICA E DIESEL-ELÉTRICA

Com o objetivo de diminuir o consumo de combustível e permitir melhor aproveitamento do material de tração, a Central do Brasil, adquiriu 15 locomotivas elétricas de 4.470 cavalos cada uma e 32 locomotivas Diesel-elétricas de mil cavalos e 12 locomotivas Diesel-elétricas de 1.500 cavalos.

O aumento total de potência foi portanto de 77 mil cavalos na tração elétrica e mais 50 mil cavalos na tração Diesel-elétricas, ou seja um total de 127 mil cavalos, o que equivale aproximadamente a energia requerida para uma cidade de um milhão de habitantes.

CARROS E VAGÕES

Contratou a Central, nos Estados Unidos, para as linhas do interior, a

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

MERCADORIAS DIVERSAS CHEGADAS AO DISTRITO FEDERAL

JANEIRO A DEZEMBRO DE 1947

(TABELA II)

ESPECIFICAÇÃO	TOTAL — ANO 1946	TOTAL — ANO 1947	DIFERENÇA
Leite condensado — toneladas	1 383	3 627	+ 2 244
Carne — toneladas	75 371	10 172	— 5 199
Arroz — "	44 927	34 145	— 10 782
Batata — "	42 530	21 264	— 21 266
Feijão — "	20 125	17 405	— 2 720
Café — "	55 268	30 251	— 25 017
Legumes — "	35 075	15 020	— 20 055
Frutas — "	107 569	66 916	— 40 653
Xarque-C/salgada — toneladas	14 630	12 593	— 2 037
Produtos diversos — "	78 517	64 221	— 14 296
TOTAL	*475 395*	*355 614*	
Leite 1 000 litros	45 255	50 745	+ 5 490
Gadó — cabeças	209 102	192 125	— 16 977

construção de 56 carros de aço inoxidável, do tipo mais moderno, e dotados de tôdas as condições de confôrto, os quais deverão chegar brevemente e serão destinados ao serviço entre o Rio e São Paulo e o Rio e Belo Horizonte, podendo a Central, ainda no corrente ano, oferecer, aos seus passageiros do interior, trens iguais aos melhores atualmente em uso nos Estados Unidos.

Exclusão feita de 80 vagões basculantes de tipo especial todos os novos vagões, incluídos no parque da Central, foram construídos no país.

EVOLUÇÃO ADMINISTRATIVA

Como organização industrial, a grande ferrovia brasileira pode ser considerada em 3 fases administrativas:

I) — aquela em que se constituiu e viveu de capitais privados, como sociedade anônima, e corresponde ao período da existência da Companhia Estrada de Ferro de D. Pedro II — desde a sua fundação, em 1855, até 1865, quando ocorreu a encampação, desfecho que Cristiano Ottoni, em discurso de despedida, na última assembléia de acionistas, deplorou como resultado do desfalecimento do espírito de associação no Brasil, pois outras emprêsas também haviam fracassado em seu esfôrço de reunir capitais particulares, para a realização de empreendimentos econômicos;

II) aquela, em que, por efeito da encampação, foi propriedade e administração do Estado, de 1865 a 1941;

III) — a atual, em regime de autarquia, conforme o decreto-lei número 3.306, de 24 de maio de 1941.

Êsse diploma instituiu, com personalidade própria de natureza autárquica, a Estrada de Ferro Central do Brasil, com sede e fôro na Capital da República, destinada à exploração de transportes ferroviários e rodoviários e ao exercício de atividades industriais e comerciais conexas, ficando essa autarquia sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas, observadas as disposições legais correspectivas.

O SISTEMA DIVISIONAL

Uma das mais interessantes inovações introduzidas na administração da Central, sob o regime autárquico, está, sem dúvida, na adoção do sistema divisional americano feito em 1942, a título de experiência, e, afinal, definitivamente, em 1947.

Eis como um dos engenheiros da Central esclarece a escolha dêsse sistema:

"— O sistema adotado na Central era uma adaptação do muito conhecido — departamental, ou seja aquêle que se caracteriza por uma distribuição de funções ao longo de tôda a linha, o que significa uma cadeia ininterrupta de responsabilidades, desde os mais humildes funcionários locais aos mais graduados chefes dos vários departamentos, os quais, no referente à operação, se resumiam em 3, a saber: Li-

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL — 1946/1947

(Tabela III)

ESPÉCIES	PÊSO TONELADAS			
	1946	1947	DIFERENÇA	%
Produtos manufaturados	277 891	242 268	— 35 623	12,8
Produtos minerais e minério	936 209	1 248 862	+ 312 653	33,4
Produtos agrícolas	702 002	702 818	+ 816	0,1
Produtos florestais	581 961	502 572	— 79 389	13,6
Animais e seus produtos	301 525	305 138	+ 3 613	1,2
Materiais de construção	674 744	631 550	— 43 194	6,4
Carvão	293 521	468 627	+ 175 106	59,7
Ferro, aço e metais	334 746	360 908	+ 26 162	7,8
Óleo combustível lubrificantes e gasolina	126 506	141 900	+ 15 396	12,2
Produtos químicos	38 431	38 271	— 160	0,4
Diversos	205 842	186 995	— 18 848	9,2
TOTAL	*4 473 376*	*4 829 909*	+ *356 533*	*8,0*

nha, Locomoção e Tráfego. Como é fácil de ver, são compartimentos estanques, independentes, cada qual mais cioso das suas prerrogativas, pensando e executando ao mesmo tempo e, o que é pior, com as suas atividades inteiramente dispersas. Evidentemente, os entrechoques dos interêsses de cada um dêstes setores não eram de molde a fazê-los concorrer para o objetivo comum a que os seus trabalhos respectivos os obrigavam — a eficiência do transporte, que é a função precípua das estradas de ferro, coração e alma de uma emprêsa e para onde convergem e do qual dependem as atividades setores em que se divide a emprêsa, pois a maneira pela qual se executa o transporte, ou, melhor dito, opera, tem influência decisiva na vida e na reputação da ferrovia.

Vivia-se, portanto, num estado de permanente conflito, esta é a verdade. À medida que o volume do tráfego ia aumentando, mais se sentia a ineficácia de tal organização, já posta de lado pelo senso prático dos americanos do Norte. A necessidade e a experiência estavam pois, a reclamar uma nova estruturação do serviço de transporte, a fim de que as exigências do desenvolvimento da Central fôssem satisfeitas. Muito mais lógico e mais consentâneo com a realidade — seria secionar a Estrada em zonas geográficas distintas, interindepedentes, à frente de cada uma das quais se poria um dirigente, com plena responsabilidade e "contrôle" de tudo que dissesse respeito à operação do transporte, ligado, é claro, a um órgão central, regiões essas que constituiriam, por assim dizer, outras tantas estradas de ferro, em tráfego mútuo, umas com as outras. Em resumo, concentravam-se as responsabilidades e os encargos, distribuídos ao longo da rêde, em três "divisões" — interessadas diretamente no tráfego e estas sob a visão de conjunto e autoridade da direção geral, que, congregando os labôres, até então disseminados, os fazia convergir para um fim único. Aplicando, assim, à Central — no que diz respeito ao transporte — o sistema divisional americano, com modificações locais que a nossa prática sugeria, introduziu se o princípio administrativo da centralização na orientação e descentralização na execução, princípio que é a versão moderna daquela lei de sociologia estática, concebida por Aristóteles, na constatação de que em tôda sociedade organizada, há separação de ofícios e convergência de esforços. E a Central foi dividida, então, em 3 regiões distintas: a Divisão do Centro, compreendendo tôda a bitola larga; a Divisão Auxiliar, abrangendo a rêde fluminense; e a Divisão de Minas estendendo-se por tôda a bitola estreita, além de Lafaiete, e à qual se dá o nome de Bitolinha do Sertão. Apenas um lustro era passado e os resultados mostravam que o sistema divisional assim adotado, a título de experiência, apresentava os mais surpreendentes resultados, pelo que, em 1947, foi definitivamente instituído.

SEGURANÇA DO TRÁFEGO

Sensível melhoria das condições das linhas da Central tem resultado da aplicação intensiva de novos dormentes, substituição de trilhos e reforço de lastreamento.

Em 1947, foram aplicados 591.625 dormentes, sendo:

196.471 da bitola de 1,00 m
395.154 da bitola de 1,60 m

Os algarismos supra exprimem um "record" nos últimos 18 anos, pois que a Estrada vinha acumulando, em anos sucessivos, o "deficit" da substituição de dormentes, mas a situação tende a se regularizar, em virtude de, no ano de 1946, ter ido possível a aquisição de 757.000 dormentes, total ultrapassado em 1947 em que a quantidade total recebida foi de 945.944 dormentes, até 1.º de dezembro.

Tendo a Central uma estrutura de 3.772 quilômetros, a aplicação de 591.625 dormentes, em 1947, mostra que a taxa de substituição foi da ordem de 10%, visto que seriam necessários 603.520, em face da boa técnica, que considera não durar mais de 10 anos um dormente em uso.

Além das substituições regulares, tem sido aumentado o número de dormentes por quilômetro da linha, o que vem melhorando as condições de estabilidade e segurança da circulação dos trens, das quais também é fator o que se refere a trilhos, tendo sido recuperados e usados 367 quilômetros de trilhos, assim como foram distribuídos para aplicação, 300 km de trilhos novos, postos em serviço à medida que as fábricas fornecedoras entregam os necessários acessórios, tanto assim que o fornecimento em 31 de dezembro de 1947 ainda não havia sido feito em relação a 188 km.

A taxa de substituição de trilhos é da ordem de 8% — que corresponde a uma vida média de 12,5 anos e pode ser considerada como excelente.

TRANSPORTE DE MATÉRIAS PRIMAS PARA A. C. S. N. (V. REDONDA)

DE JANEIRO A DEZEMBRO DE 1947

(Tabela IV)

ANOS	MINÉRIO DE FERRO (Toneladas)				FUNDANTES (Toneladas)			OUTROS (Toneladas)		TOTAL GERAL (Tons.)	TOTAL DE VAGÕES
	Itabirito	Canga	Hematita	Total	Quartz.	Calcáreo	Total	Manganês	Carvão Mineral		
1946.....	—	—	—	268 882	8 570	87 248	95 818	8 696	196 109	569 505	12 637
1947.....	41 744	16 725	165 197	223 666	11 292	106 063	117 355	8 377	390 497	739 895	13 311

OBSERVAÇÕES — 1947

(— O minério de ferro só passou a ser discriminado, a partir de outubro

(— Os fundantes — Seus totais são de maio a dezembro

(— Outros — Seus totais são de março a dezembro

Paralelamente à substituição de dormentes e trilhos, vem sendo feito o empedramento do leito, em diversos pontos, ascendendo a 69.482 m3 a aplicação de pedra britada nova, além da limpeza do existente.

Também em 1947, a substituição de pontes metálicas teve de ser feita em número de 10, com o comprimento total de 234 metros.

De tôdas as ferrovias nacionais, é a Central do Brasil a que dispõe de melhor e mais moderno serviço de sinalização, elemento de que tanto depende a segurança do tráfego.

Possui a Central:

I) — Cabinas elétricas, eletro-mecânicas e bloqueio automático elétrico, constituindo um conjunto que protege tôdas as linhas suburbanas de trens elétricos, entre D. Pedro II, Bangu e Nova Iguaçu, cujo movimento diário é de 600 trens, sem contar os trens do interior e de carga.

II) — Bastões Staff, que protegem tôda a linha singela do Ramal de São Paulo.

III) — Cabine Hand Generator — de que são dotadas quase tôdas as estações dêste ramal.

IV) — Sinalização elétrica — no trecho de linha dupla entre Vila Matilde e a entrada da estação de Roosevelt.

V) — Contrôle centralizado de tráfego — existente em todo o trecho de Barra do Piraí a Mariano Procópio e está sendo montado até Lafaiete, assim como será introduzido no Ramal de São Paulo.

VI) — Cabinas mecânicas — que protegem as manobras de diversos pátios, na Linha do Centro e no Ramal de São Paulo.

Tôdas as linhas da Central são dotadas de serviço telegráfico, além de um eficiente serviço de seletivo, que compreende cêrca de 90% de tôda a rêde ferroviária.

Dispõe ainda a Central de 10 estações de rádio, instaladas ao longo de várias linhas, para transmissão e recepção de comunicações, que são retransmitidas, por meio de telégrafo, às demais estações da Estrada.

SEMPRE O HOMEM

Por mais aperfeiçoados que sejam os métodos de racionalização técnica dos trabalhos industriais, o — fator homem —, como elemento da produção, continua a ser a inteligência e a fôrça insubstituível, em cujo plano espiritual está o poder de que as máquinas não podem prescindir, para a consecução da grande eficiência.

A maravilhosa capacidade das máquinas exige o concurso humano, sempre presente, e o incentivo da produção a realizar eleva-se ao domínio do espírito e aí o homem é o elemento que se faz a alma das atividades em movimento.

Para realce dêsse fato comum, as estradas de ferro oferecem apreciável campo de observação.

No desenvolvimento da sua produção industrial, o apêlo às faculdades do homem, desde o mais simples vigia até à direção suprema, cresce tanto quanto mais alto é o desejo de aperfeiçoamento.

Por isso mesmo, no caso particular da Central do Brasil, não deixa de ser interessante o confronto do que constituía o seu pessoal, no início de 1866, pouco depois da encampação, com a massa humana dos trabalhadores de hoje, assim como dos dispêndios correspectivos.

Em face da atual estrutura da Central, que é de 3.772 km, tomada a proporção de 956 homens, que constituíam o pessoal em 1866 e a estrutura da antiga E. F. D. Pedro II, que era de 133 km, temos que o pessoal devia ser hoje constituído de 27.127 pessoas e não de 40.000 — havendo, pois, uma diferença de 12.873 a maior.

Essa diferença decorre de vários fatôres, entre os quais nos parecem ponderáveis os seguintes:

I) — o progresso técnico dos serviços de tráfego, das instalações e do aparelhamento industrial, cuja multiplicidade de órgãos exige pessoal numeroso, ao passo que, em 1866, eram naturalmente primários os meios com que se podia atender às necessidades industriais de então, aliás bem mais restritas, porque tudo era pouco e novo — o mais antigo tinha 10 anos de uso, apenas;

II) — a evolução dos direitos do pessoal, resultando no efeito prático das férias e licenças remuneradas, o que impõe certa margem na quantidade de empregados, para as substituições forçadas, assim, como na limitação de hora de trabalho, da qual uma considerável parte é distribuída em turmas de revezamento, dada a natureza do serviço, por geralmente intensificado, no curso do dia, ao passo que, por outro lado, há trabalho noturno, principalmente no que se refere ao serviço das estações e da tração, o que naquela época não havia;

III) — o próprio desenvolvimento da linha, em tão considerável extensão, exigindo órgãos específicos, para a coordenação e comando dos atos administrativos e das operações técnicas, a impor detalhado registro e "contrôle" do pessoal, peças, carros e vagões, materiais e combustíveis, expediente, organização, execução e fiscalização de orçamento, movimento de numerário, contabilidade e estatística;

IV) — certos efeitos da política, que possibilitava o ingresso de pessoal em excesso e com deficiência de habilitações para o trabalho, constituindo pêso morto a ser compensado por maior número de empregados, ingresso êsse que, não raro, era ocasionado pelas vagas decorrentes de aposentadorias facilitadas, mal hoje substituído pelo fenômeno inverso: empregados que já deviam estar aposentados, mas ainda permanecem em serviço, com rendimento mínimo, senão nulo, de produção, porque a capacidade financeira da Caixa de Aposentadoria e Pensões limita as concessões devidas — tudo isso, enfim, com efeitos sensíveis nos quadros atuais do pessoal.

O PESSOAL DE 1866 E 1497

Em princípio de 1866, pouco depois da encampação, o pessoal em serviço era de 869 jornaleiros e 87 titulados, a saber: (Vide Tabela V)

O número de empregados, em 31 de dezembro de 47, elevava-se a 40.000, sendo a relação de aumento de 1 para 42.

Da dotação orçamentária para 1948, consta a verba de Cr$ 100.154.300,00 destinada ao pagamento do pessoal titulado assim distribuída:

Pessoal	93 600 000,00
Funções gratificadas	544 200,00
Diferença de vencimentos	10 100,00
Salário família	6 000 000,00
	100 154 300,00

A verba Pessoal é a parcela de custeio cuja redução muito concorre para o decréscimo das despesas, e, por isso, tem a Central seguido a política de diminuição, evitando as admissões e orientando outras medidas nesse sentido, tanto assim que, de janeiro de 1946 a fins de 1947, conseguiu uma redução de 4.552 empregados, tendo sido dispensados, no último ano, 1.133, durante o qual faleceram 331 e foram aposentados 328, perfazendo um total de 1.792, ao passo que, em 1946, o decréscimo foi de 2.760.

E' elevada a quantidade dos empregados impossibilitados para as funções dos respectivos cargos e, não obstante, são mantidos em exercício, porquanto muito reduzidas são as aposentadorias, o que acarreta efeitos altamente anti-econômicos à Central, assim obrigada a manter, em serviço de ordem secundária, funcionários de cargos de alta remuneração, e, pelo estado de saúde, outros são mantidos em inatividade remunerada, à espera da vez da sua aposentadoria.

Grande tem sido o número de empregados a solicitar licença, ainda como resultado da falta de aposentadoria, representando as concessões feitas, só em 1947, um total de 635.979 ou seja uma média de cêrca de 1.770 empregados licenciados diariamente, pelo que, computado o salário médio diário em Cr$ 50,00, temos que a Central despendeu cêrca de 32 milhões de cruzeiros de licença, no último ano.

ASSISTÊNCIA SOCIAL

Integrada no movimento social que se vai generalizando, no país, com o fito de valorizar o homem, como fator da produção, pela melhoria e defesa das suas condições de saúde, a Central mantém o Serviço Médico, que, só no curso do ano de 1947, foi solicitado em consultas ordinárias 19.228 vêzes, bem como atendeu a 91.688 vêzes aos consulentes.

No que se refere a acidentes, na sua maioria de pequeno vulto, foram socorridos 8.203 empregados, que, exigiram, posteriormente, 53.368 curativos.

Alcançou um total de 36.981 o número de exames médicos realizados, dos quais 29.132 por pedidos de licença.

A Central não se tem descurado do combate à malária, empreendendo visitas continuadas às turmas de trabalhadores, pesquisas de larvas e mosquitos e também o tratamento de empregados e respectivas famílias.

Está cada vez mais robustecida esta convicção, fundada na experiência de todos os dias e por tôda a parte: o salário se esvai e redunda em diminuto proveito para o trabalhador, levando-o às contingências da sub-nutrição e carência das mais simples utilidades, se não é protegido por um serviço de subsistência, que lhe possibilite a aquisição do necessário, a preços módicos.

Por isso mesmo, a Central organizou o Serviço de Subsistência, realizando, para só nos referirmos ao ano de 1947, vendas no valor de Cr$ 57.465.562,60 — sendo a maior parte nos armazéns regionais, que vêm facilitando a vida dos empregados, principalmente dos que residem nas pequenas localidades do interior.

Em pleno funcionamento, fazem parte do Serviço de Subsistência 10 farmácias e 16 gabinetes odontológicos, tendo aquelas atendido a uma média mensal de 7.367 pessoas e êstes a um total de 78.916, no ano de 1947.

Entre as finalidades da Subsistência figuram os serviços de restaurantes, instalados nas oficinas e escritórios, bem assim o Hotel de Férias, localizado na cidade de Valença — os primeiros serviram uma média mensal de 71.859 refeições, ao passo que a frequência do Hotel de Férias subiu a 4.600 hóspedes-dias.

Os cuidados de proteção também se estendem ao ensino e seleção, no propósito de concorrer para a instrução, preparação e aperfeiçoamento profissional dos empregados, assim também de seus filhos.

Colimando êstes objetivos, a Central, que é a pioneira no gênero, mantém o Serviço de Ensino e Seleção, que compreende os seguintes cursos:

I) — Curso Profissional, com 122 cursos anexos, 12 de formação normal e 10 de formação rápida.

II) — Cursos de Aperfeiçoamento, com 7 cursos de condutor de trem, 7 de agentes de estação, 3 de praticantes de agente, 1 de desenhista, 1 de praticante de escritório e 4 de instrução elementar.

III) — Curso de Especialização, com 8 cursos de maquinistas e 9 de foguistas.

IV) — Modalidades Especiais, com 1 ginásio e 1 escola técnica de educação familiar.

TABELA V

	JORNALEIROS	TITULADOS	TOTAL
Administração, inclusive o Diretor	—	8	8
Escritório Técnico	—	11	11
Almoxarifado	—	3	3
Linha	476	4	480
Tração	45	14	59
Tráfego	233	47	280
Oficinas	115	—	115
	869	*87*	*956*

Os cursos profissionais funcionam em 12 escolas, das quais 8 com tôdas as séries em funcionamento, ou sejam: Silva Freire (em Engenho de Dentro), Barra do Piraí, Santos Dumont, Horto Florestal (em Belo Horizonte), Sete Lagoas, Corinto, Governador Portela e Roosevelt (em São Paulo).

As outras quatro escolas estão localizadas em Três Rios, Conselheiro Lafaiete, Valparaíba e Sete Pontes.

Em 1947, as escolas funcionaram com um total de 1.349 alunos; as despesas importaram em Cr$ 157.498,50.

Além das atividades já enunciadas, há ainda os cursos de educação física, educação esportiva e escotismo.

ALGUNS ASPECTOS DOS TRANSPORTES

A Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo, como é, a maior organização ferroviária do país não podia deixar de apresentar quanto ao transporte — algarismos verdadeiramente astronômicos.

Para conhecimento do grande público alinharemos os mais importantes e referentes ao ano de 1947.

MOVIMENTO TOTAL DE PASSAGEIROS

223,6 milhões, o equivalente a 5 vêzes a população do Brasil.

CARGA TRANSPORTADA

Servindo diretamente a 58 municípios de 3 Estados e ligando as duas maiores cidades do Brasil; movimentando riquezas de uma população tributária que se pode avaliar em aproximadamente 6 milhões de habitantes —

SUBÚRBIOS DO RIO

Número de passageiros transportados por ano	189	milhões
Idem por dia	517 000	
Movimento da estação D. Pedro II no período das 17 às 18 horas diariamente	30 000	passageiros
ou seja	500	por minuto

MOVIMENTO ANUAL DE VIAJANTES

1946/1947

(Tabela VI)

TRECHOS	QUANTIDADE 1946	QUANTIDADE 1947	Diferença	%
SUBÚRBIOS				
Elétricos	123 868 539	134 750 395	+ 10 881 856	8,8
Vapor	7 277 760	6 747 899	— 529 861	7,3
Rio D'ouro	9 738 066	10 756 739	+ 1 018 673	10,5
Linha Auxiliar	1 505 922	971 419	— 534 503	35,5
Passagens grátis	36 280 661	35 795 382	— 485 279	1,3
Total de subúrbios do Rio	178 670 948	189 021 834	+ 10 350 886	5,8
São Paulo	14 842 162	18 216 247	+ 3 374 085	22,7
Belo Horizonte	508 747	608 692	+ 99 945	19,6
Juiz de Fóra	978 177	797 948	— 180 229	18,4
Total de subúrbios do Interior	16 329 098	19 622 887	+ 3 293 801	20,2
Total dos subúrbios	195 000 034	208 644 721	+ 13 644 648	7,0
Interior	13 666 210	14 985 821	+ 1 319 611	9,7
TOTAL GERAL	*208 666 244*	*223 630 542*	+ *14 964 298*	*7,2*

a Central do Brasil — transportou em 1947 cêrca de 7 milhões de toneladas, sendo para isto necessário carregar em média 800 vagões por dia de trabalho.

Só a Cidade de São Paulo expede diariamente 2.022 toneladas de mercadorias, número que em 1940 era apenas (1.019) e recebe ela também diariamente 1.051 toneladas de carga.

A Estação Marítima, um dos seus grandes centros de movimentação de mercadorias, expede 2.000 toneladas por dia e recebe outras tantas.

MOVIMENTAÇÃO DO MATERIAL

Em conjunto as locomotivas da Central percorrem 36,5 milhões de quilômetros por ano, ou seja 840 vêzes a volta da terra.

Para a execução dêsse imenso trabalho, são consumidas num ano, 432 mil toneladas de carvão e óleo, 400 mil metros cúbicos de lenha, além de 64,17 milhões kw/hora, com uma despesa total que atinge a casa dos 173 milhões de cruzeiros.

Deve-se notar que graças ao esfôrço de seu pessoal e a orientação de seus engenheiros, conseguiu a Central reduzir nos últimos anos, em grande proporção, o consumo de combustível de 131 para 66 quilos por 1.000 toneladas-quilômetro brutas rebocadas, baixando também o consumo de lubrificantes de 83 para 25 litros por quilômetro de percurso.

A distância média de transporte em 1947 foi de ordem de:

300 quilômetros para uma tonelada de mercadoria;

21 quilômetros para um passageiro.

O número de ferroviários por milhão de tonelada-quilômetro necessário foi de 29 e *o número total dêstes foi de 1 bilhão e 700 milhões, o maior já atingido no Brasil.*

Para efetuar êsse transporte conta a Central com o seguinte material:

690 locomotivas a vapor;

30 locomotivas Diesel-elétricas;

6 locomotivas elétricas.

Mais 15 locomotivas de 4.470 HP cada uma e 12 Diesel de 1.500 HP cada, entrarão em serviço de tráfego durante o corrente ano.

938 carros comuns de passageiros; 180 carros elétricos para os subúrbios e 8.430 vagões de carga.

Para atender às necessidades da Usina de Volta Redonda que vão em crescendo transportou a Central em 1947 — 739.895 toneladas as quais ocuparam 13.311 vagões.

SEGUROS

DURANTE muitos anos foi observada pela Estrada de Ferro Central do Brasil a política de não efetuar seguro das mercadorias transportadas apesar de que, de acôrdo com o regulamento das Estradas de Ferro, tôdas as mercadorias despachadas acham-se sob responsabilidade da Estrada de Ferro transportadora. A experiência demonstrada com o abandono desta política pelas Estradas de Ferro particulares como a Sorocabana, Mogiana, SPR e Leopoldina, bem como aquela observada pelas estradas oficiais como a Rêde Mineira de Viação, mostrou a necessidade de que fôsse efetuado o seguro, evitando os trâmites burocráticos que não se pode evitar em uma organização grande e que, naturalmente, determinam maior demora na indenização a que tem direito o embarcador. Assim, desde 1945, a Estrada de Ferro Central do Brasil vem segurando tôdas as mercadorias por ela transportadas, com Companhias de seguros privados e, em caso de sinistro, a Estrada de Ferro Central do Brasil apura apenas a sua responsabilidade no caso e, pedindo ao embarcador os documentos que comprovem o valor declarado na fatura, encaminha às Companhias seguradoras a reclamação, Companhias essas que, por fôrça do contrato de seguro, são obrigadas a indenizar imediatamente como vêm fazendo, o prejuízo apurado.

O contrato de seguro efetuado pela Estrada de Ferro Central do Brasil tem um caráter "sui-generis" por ser mais amplo do que aquêle que as Companhias de Estradas de Ferro vinham tomando no mercado nacional segurador. Normalmente, restringiam elas a sua cobertura aos prejuízos causados apenas por fogo, enquanto que a Estrada de Ferro Central do Brasil fêz um seguro sôbre todos os danos que estiverem dentro de sua responsabilidade, estabelecida pelo regulamento para as Estradas de Ferro, pagando as indenizações na base do valor declarado no conhecimento de embarque.

Sendo um seguro que se acha distribuído por cêrca de 70 Companhias brasileiras, tornar-se-ia oneroso para a Estrada de Ferro Central do Brasil tratar diretamente com cada uma dessas Companhias que participam com porcentagens diferentes, e, a fim de evitar despesas de administração e perda de tempo, para pôr em execução êsse seguro, a Estrada de Ferro Central do Brasil entregou todos os encargos à uma firma especializada no gênero, Ajax Corretores de Seguros Ltda., que, encarregando-se de tôda esta parte, nada recebe da Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo seu trabalho pago pelas próprias Companhias seguradoras, que, também, reconheceram nesta medida maior facilidade para o seu próprio serviço.

Em tôdas as partes do mundo é ouvida a poderosa voz da Rádio Club de Pernambuco

Ouvintes de tôdas as latitudes comprovam o alcance da Rádio Club de Pernambuco, em cartas repassadas de simpatias. Estas cartas comprovam não sòmente a excelência do aparelhamento técnico da emissora, bem como sua eficiência como veículo para sua propaganda. Convidamos os anunciantes a lerem as impressões dos que nos ouvem em Duque de Caxias, no Sul, ou em Ipamerí, no Estado de Goiás. Assim poderão melhor aquilatar do que significa a sua mensagem de vendas na "pioneira das ondas curtas".

Do Dr. Donato R. Borges, 1.º Ten. Médico, residente em Ipamerí, no sul de Goiás, e assíduo ouvinte da PRA-8, recebemos a carta que abaixo transcrevemos, a qual fêz acompanhar de alguns envólucros da Pasta Eucalol, tomando parte no Concurso de Viagem ao Rio, que tem despertado entre nossos ouvintes grande interêsse.

Ipamerí, 10 de janeiro de 1948.

Sr. Diretor da Rádio Clube de Pernambuco.

Cordiais saudações:

Sou filho do Sul, mas tendo servido no Recife por largo período, trouxe daí muitas recordações, apreciando muito a terra, a tradição de seu povo, seus usos, costumes e sua música.

Assim, não poderia deixar de ouvir os programas da P. R. A.-8, para recordar-me da linda Veneza Brasileira.

Aproveito também a oportunidade para informar a V. S. da nitidez com que é ouvida essa possante estação nordestina aqui no sul de Goiás, principalmente após as 19 horas.

Sem mais, grato pela atenção e de V. S. um amigo ao inteiro dispor.

As.) Donato R. Borges
1.º Ten. Médico

Do Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque, residente em Duque de Caxias, no Estado de São Paulo, recebemos a seguinte carta:

Duque de Caxias, (S. P.), 2 de Fevereiro de 1948.

Ilmo. Sr.,
Diretor da P. R. A.-8

Respeitosas saudações.

Desobrigando-me do grato dever para com aquêles de boa vontade, apresento-vos os meus sinceros agradecimentos pela especial atenção que V. S. me dispensou: atendendo ao apêlo que há dias vos fiz referente ao endereço de um tio meu.

Esclareço-vos que após quatro dias da expedição de minha carta a V. S., recebi um telegrama do referido tio.

Do amigo reconhecido

as.) Dagmar Pessoa de Albuquerque.

Endereço:
Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque
4.º Regimento de Infantaria
Duque de Caxias — São Paulo.

Do Sr. John Din sen Hansen, residente à Av. Churchill n.º 97, sala 305-306, no Rio de Janeiro, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Rádio Club de Pernambuco PRA-8.

A resposta para a pergunta feita por esta Emissora: Qual é a casa que irá patrocinar o Bochudo? E' a seguinte: — Irá patrocinar o grande frêvo de Sebastião Lopes para o Carnaval de 48, uma das maiores casas de Pernambuco.

"CASAS JOSE' ARAUJO S. A.", Rua Duque de Caxias n.º 191.

Atenciosament

as.) John Dinesen Hansen.

Do Sr. Verner Mélo, também residente no Rio de Janeiro, à Rua Flack n.º 11 — Riachuelo, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Exmo. Sr..,
DD. Rádio Clube de Pernambuco PRA-8.

Como ouvinte assíduo dessa Emissora, vou responder uma pergunta feita pela mesma.

A casa que vai patrocinar o BOCHUDO é a formidável

CASAS JOSE' ARAUJO S. A., Rua Duque de Caxias, 191, Recife — Pernambuco.

Cordialmente
as.) Verner Mélo

Endereço:
R. Flack n.º 11, Apartamento 301.
Riachuelo — Rio de Janeiro.

P. S. — Ouço tão bem os programas dessa Emissora, como se fôsse uma estação local, aliás é a única de todo o nordeste e norte do Brasil que se ouve perfeitamente.

P. R. A. 8 - RÁDIO CLUB DE PERNAMBUCO

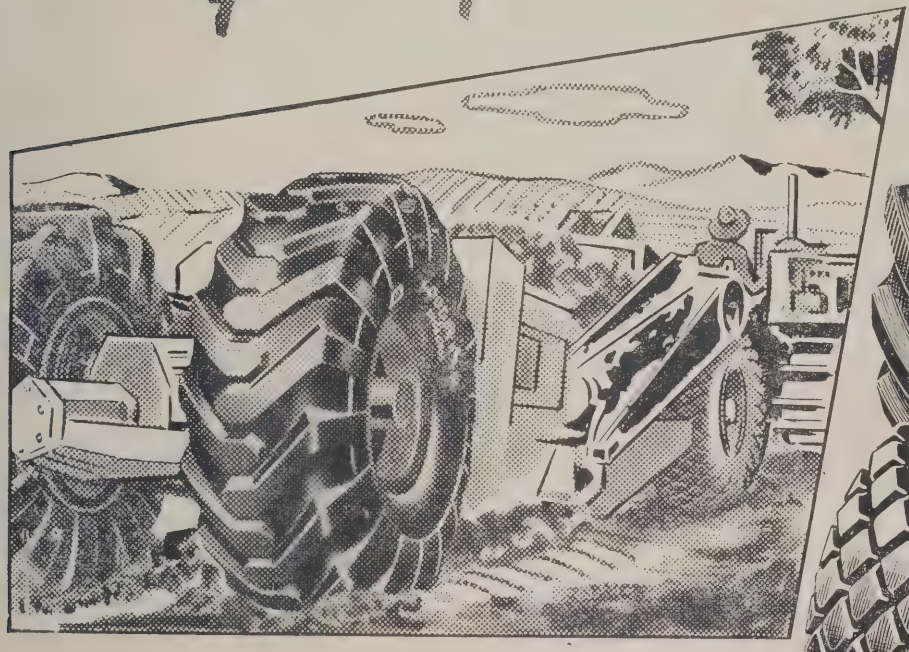
Av. Cruz de Cabugá, 394

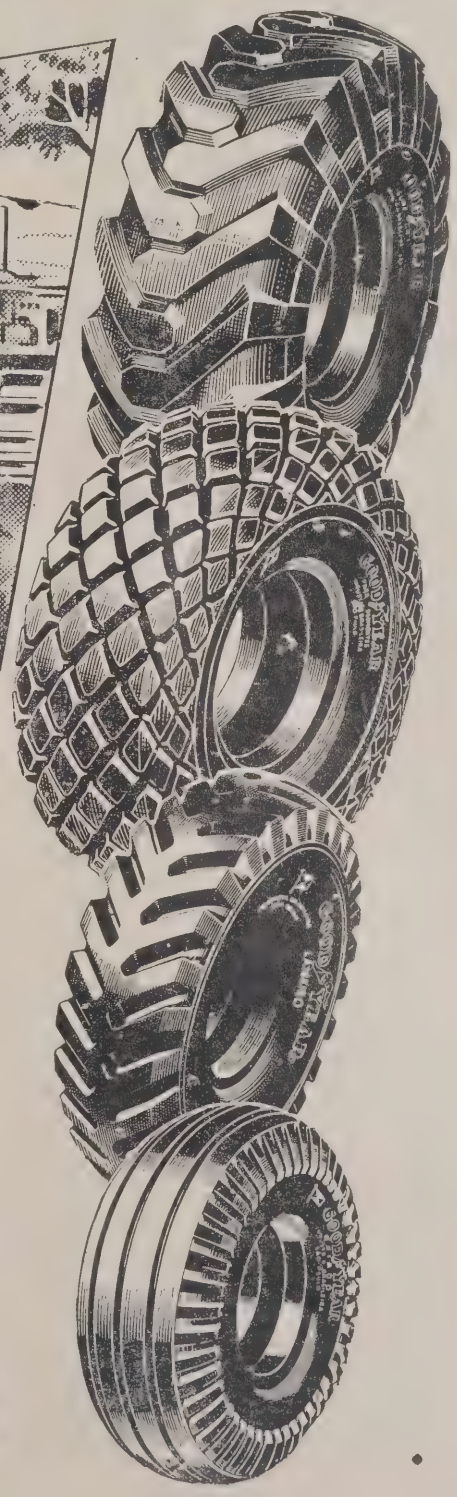
Representante no Rio: — F. R. Pereira de Souza & Filho — Praça Getúlio Vargas, 2 — 4.º and.

RASGAR ESTRADAS

não é serviço para

qualquer pneu!





PARA os serviços de construção e conservação de estradas, aeroportos, reprêsas e semelhantes obras oe vulto, há um pneu Goodyear exatamente adequado — um pneu construído especialmente, em todos os detalhes, para proporcionar o máximo de segurança e eficiência. E não importam os resultados já alcançados com outras marcas. Um dêstes pneus gigantes Goodyear - construído para o seu trabalho - estabelecerá novos recordes de durabilidade e eficiencia.

Para maior eficiência no trabalho, maior duração e maior segurança, equipe suas máquinas e tratores com êstes pneus especiais Goodyear.

GOODYEAR

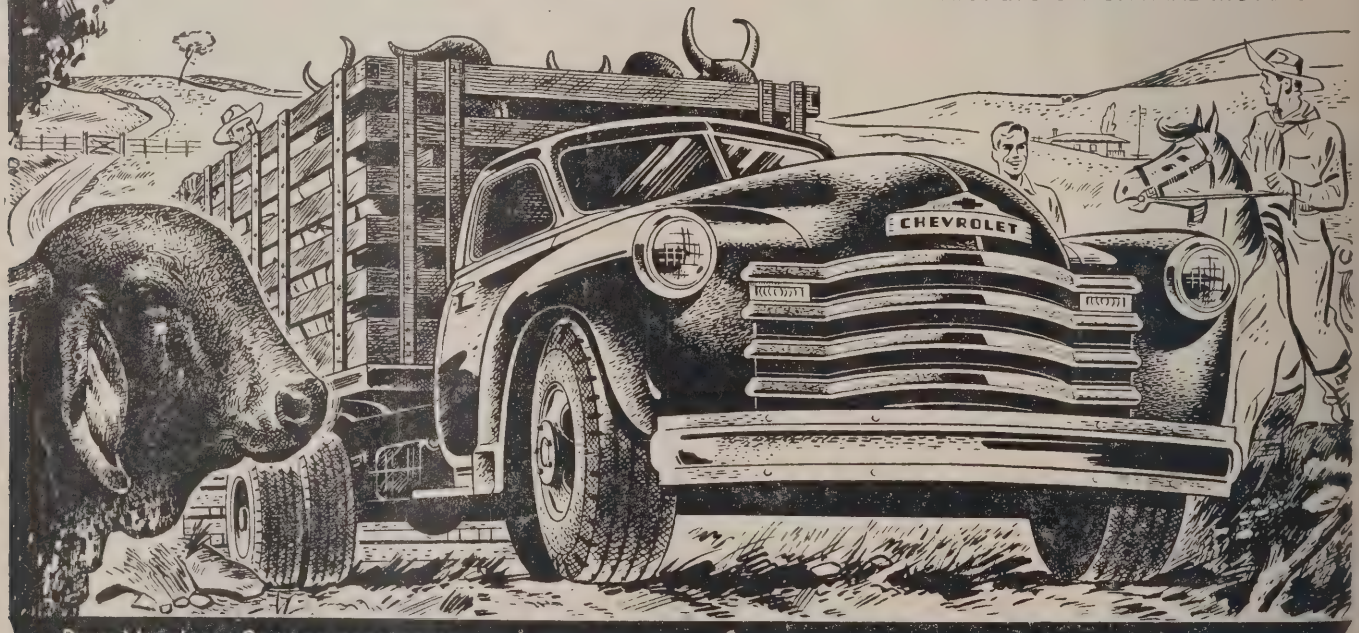
1º para TAREFAS DO CAMPO!

McCan

Em qualquer estrada, com qualquer carga, CHEVROLET também a serviço da agro-pecuária é sempre o mesmo caminhão que se mantém firme no trabalho durante mais tempo... e com maior rendimento! CHEVROLET apresenta agora uma carrosseria maciça e mais reforçada... maior distância entre eixos... cabina muito mais confortável... e o poderoso motor de válvulas na tampa, fator de economia e performance. CHEVROLET é o caminhão que mais se vende — no Brasil e em todo o mundo!

Chevrolet

PRODUTO DA GENERAL MOTORS



Para Vendas e Serviço procure os Concessionários Autorizados da GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

A reunião do Conselho de Minas e Metalurgia no curso da qual foi assinado o convênio das companhias de álcalis foi assistida por numerosas pessoas. Na fotografia acima destacam-se o Ministro Clovis Pestana e o Governador Edmundo de Macedo Soares.

Indústria de Álcalis

NO dia 15 de setembro próximo passado, à tarde, no Salão Nobre do Ministério da Viação e Obras Públicas, foi assinado um documento que bem pode representar um programa específico no desenvolvimento do parque nacional de indústrias básicas. O que ali compareceram assistiram à assinatura do convênio celebrado entre a Companhia Salgema Soda Cáustica e Indústrias Químicas, Cia. Nacional de Álcalis e as Indústrias Brasileiras Alcalinas S. A. para o aproveitamento do salgema de Cotinguiba, no Estado de Sergipe. Para que se chegasse a semelhante resultado, porém, foram necessários meses de estudo, de trabalhos coordenados entre as duas companhias em aprêço e mais a Companhia Nacional de Álcalis, tudo sob as vistas do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia.

Os frutos de um semelhante ajuste somente poderão ser amplamente compreendidos num futuro não muito distante, quando a economia nacional sentir que, progressivamente, vai se libertando da onerosa importação de soda cáustica, barrilha e outras matérias primas essenciais a vários ramos da indústria nacional, poupando o Brasil, cada ano, ponderável contingente de divisas, ao passo que terá o seu parque de indústria básica enriquecida por uma grande usina de produtos químicos, utilizando matéria prima brasileira, contribuindo para o soerguimento de uma região do país ora em declínio.

Quando êstes fatos forem observados na prática, então teremos definitivamente avançado mais um passo rumo da legítima independência econômica do Brasil, preenchendo uma aspiração que vem tentando se realizar desde 1917, quando o próprio govêrno federal solicitava, ao Congresso, medidas que estimulassem a fabricação de soda cáustica no país.

Na sucinta oração que pronunciou naquela solenidade, o cel. Bernardino de Matos Neto, Secretário do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, teve oportunidade de fixar, a largos traços, a história das tentativas até hoje le-

vados a efeito visando aquêle desideratum:

"À iniciativa de Antônio Fernandes dos Santos, lídimo pioneiro da implantação da indústria de álcalis no Brasil, deve-se a organização da Cia. Nacional de Indústrias Químicas que, em 1922, sob a designação de Cia. Brasileira de Produtos Químicos, haveria de lutar contra o meio, ainda pouco afeiçoado a empreendimentos dessa natureza.

"A despeito de haver paralizado seus trabalhos a 18 de julho de 1927, essa Companhia deixou, além de ensinamentos, o exemplo vivo da pertinácia de um homem na pessoa de seu filho, o Engenheiro Penalva dos Santos, quem, como que reverenciando a memória do pai, funda, em 1934, a Cia. Eletro-Química Fluminense, cuja fábrica, inaugurada dois anos mais tarde, se mantém até hoje em pleno funcionamento.

"Saltando sôbre o tempo, vamos encontrar nos dias que correm, três emprêsas na estaca zero da caminhada sedutora: a Cia. Nacional de Álcalis; a Cia. Salgema Soda Cáustica e Indústrias Químicas e as Indústrias Brasileiras Alcalinas S. A."

Foram justamente estas três, que se encontravam na estaca zero, aquelas que foram convidadas pelo Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, afim de reunidas traçarem rumos por cujo curso lhes seria possível atingir o objetivo comum a todos.

UM BALANÇO

Sintetizando os trabalhos realizados, o cel. Bernardino de Matos Neto informou:

"Balanceando-lhes as matérias primas e os recursos técnico-financeiros disponíveis, pôde a Comissão orientá-las segundo um plano de trabalho eficiente, de jeito a estabelecer perfeita harmonia entre os interêsses em jôgo, conformando-os a um projeto de amplitude nacional.

"Durante oito meses consecutivos, nos reunimos — a Comissão e os representantes das Companhias — a fim de discutir, clarear pormenores, esclarecer o objetivo comum, sob a égide do mais rigoroso espírito de imparcialidade, traçando ampla defesa a quem tal merecesse, opondo-se de rijo a pretensões descabidas, sem atenuarmos defeitos mas exaltando vantagens, para concluirmos o trabalho que Vossas Excelências conhecerão dentro em pouco.

"Mercê de Deus, logramos levar a bom têrmo a tarefa que nos foi imposta, graças sobretudo, ao elevado espírito de compreensão dos Srs. representantes das emprêsas ligadas ao assunto.

"Não se conclua, porém, estejam os artigos químicos pretendidos em vias de fabricação. Muito há que fazer antes de se lhes erigirem as usinas produtoras. Contudo, o ato que hoje celebramos, bem simboliza o primeiro marco a balizar no país, a futura indústria de álcalis em larga escala".

Como os técnicos do Conselho, estiveram reunidos em tão importante tarefa, desde janeiro até agôsto: os senhores Ubaldo Lôbo, Geraldo Cabral e Luís Gonzaga da Cunha, representando a Companhia Nacional de Álcalis; os senhores Gal. João Fulgêncio de Lima

A Companhia Salgema Soda Cáustica e Indústrias Químicas, detentora de importantes jazidas de matéria prima no município de Cotinguiba, em Sergipe, fornecerá salgema necessária ao funcionamento da fábrica que as Indústrias Brasileiras Alcalinas vão instalar naquele Estado. A Companhia Nacional de Álcalis, formada à base de capitais mistos, e que já firmou um contrato com a Salgema, firmou também o convênio celebrado sob os auspícios do Conselho de Minas e Metalurgia. No clichê de baixo, o Ministro da Viação, engenheiro Clovis Pestana, no momento em que apunha sua assinatura ao importante documento.

Sob as vistas do governador do Estado do Rio de Janeiro, Coronel Edmundo de Macedo Soares e Silva, e do deputado Amando Fontes, da bancada do Partido Republicano, representante do Estado de Sergipe, o Sr. Benedito Prioli assina o convênio como um dos representantes da Cia. Salgema e Soda Cáustica.

Lindelo, Cel. Luís Carlos Costa Leto, Benedito Priolli, e Moysés Martins Viana, representando a ompanhia Salgema Soda Cáustica Indústrias Químicas; e os senho-es Gaston Verhas e Leonard Ar-ur Caldwell, em nome das In-ústrias Brasileiras Alcalinas e In-ústrias Brasileiras Eletro-Cloro S. .; e, finalmente, o sr. Paulo Fer-andes, representante da Salicicul-ores de Mossoró-Macáu Ltda.

Souberam êstes homens pôr de arte os interêsses exclusivistas ara, finalmente, encontrarem uma olução que, beneficiando a todos, erve ao Brasil. De um lado, a ompanhia Salgema, Soda Cáustica Indústrias Químicas, detentora autorizações para pesquiza e la-ra de salgema em Cotinguiba, ergipe, onde já foi descoberto uma rande reserva de matéria prima; outro lado, estão as Indústrias rasileiras Alcalinas S. A., dispos-ts à instalação, naquela área, de ma grande usina produtora de produtos químicos. O contrato firmado entre as duas organizações é, pela sua natureza, um documento ímpar no Brasil: fixa a base de colaboração, das duas emprêsas, afim de que uma possa industrializar a matéria prima produzida pela outra, mediante o pagamento de "royalties", conforme é frequente acontecer em países altamente industrializados. Depois de atender às necessidades de matéria prima das Indústrias Brasileiras Alcalinas, a Companhia Salgema dará ampla preferência para fornecimento do seu produto à Companhia Nacional de Álcalis, em plena concordância com o contrato já lavrado em 25 de junho dêste ano.

PONTOS FUNDAMENTAIS DO CONTRATO

O documento firmado pelas três companhias na sessão especialmente convocada para êste fim pelo Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, está definido que o objetivo fundamental do instrumento é estabalecer um convênio de recíproca cooperação entre as emprêsas Indústrias Brasileiras Alcalinas, sua correlacionada Indústrias Químicas Eletro-Cloro e a Companhia Salgema, Soda Cáustica e Indústrias Químicas.

A Salgema autoriza a IBASA (Indústrias Brasileiras Alcalinas) a efetuar verificações, por meio de sondagens no conjunto de suas concessões de pesquisas e na de concessão de lavra, no Estado de Sergipe. Caso o salgema encontrado satisfizer às condições julgadas favoráveis pela IBASA, poderá esta proceder a uma exploração a título de experiência. Se as pesquisas realizadas confirmarem a possibilidade de exploração industrial, será esta inteiramente reservada à IBASA, para extração do cloreto de sódio e substâncias associadas, compreendendo-se por estas os

A produção, no Brasil, de barrilha, soda cáustica e outros derivados da salgema, feita em larga escala, trará uma contribuição decisiva para o desenvolvimento de nossas indústrias. Despendemos cada ano importante soma em divisas com a importação daqueles artigos, necessários às indústrias de tecidos, papel, refinação de óleos vegetais, vidros, sabões e outras. As indústrias de álcalis se incorporam ao grupo das básicas para qualquer economia.

sais solúveis de salmoura extraída das sondagens.

No contrato anteriormente firmado entre a Salgema e a IBASA, está definido que, se em qualquer das perfurações feitas, quer pela Salgema quer pela IBASA, forem encontrado petróleo ou gaz "in natura" em áreas de pesquisa das quais é concessionária a Companhia ITATIG Petróleo, Asfalto e Mineração, o poço ou poços serão obrigatoriamente entregues a esta última, mediante justa indenização que ela dará para compensar as despesas de execução dos aludidos poços.

Verificada a existência da salgema, de condições técnicas e econômicas satisfatórias, assume a Salgema o compromisso de, dentro de suas concessões, reservar à IBASA uma quantidade até vinte milhões de salgema utilizável, se tal reserva não ultrapassar 50% do total do volume medido nas ditas concessões, desde que a IBASA se comprometa a construir a sua fábrica de álcalis. Caso a reserva total medida fôr inferior a 40.000.000 de toneladas, será então estabelecida, entre as partes contratantes, se assim convier à Salgema, Soda Cáustica e Indústrias Químicas e à Companhia Nacional de Álcalis, uma nova quantidade percentual nunca inferior a 50% do total de salgema utilizável.

Desde que esteja suficientemente conhecido o conjunto da jazida em bases de estimativa aceitas por ambas as partes contratantes, a IBASA poderá resolver construir a sua fábrica de álcalis, se essas estimativas lhe garantirem, nas áreas que lhe forem reservadas por fôrça do contrato, uma quantidade mínima de dez milhões de toneladas de matéria prima.

Depois de, em cláusulas distintas, definir as questões de financiamento e "royalties", o contrato tem a sua vigência definida pelo prazo de oitenta anos, fixando a seguir, em cinco anos, a partir de 1.º de janeiro de 1951, o prazo para que a IBASA comece a utilizar a salgema que se destina à fábrica de álcalis que tenciona instalar no Estado de Sergipe. Os motivos de fôrça maior ficam a juízo do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia.

O consumo inicial de salgema de parte da IBASA, fica estipulado em 100.000 toneladas anuais.

Quaisquer dúvidas oriundas do contrato, serão, em princípio, dirimidas por uma Comissão Arbitral, constituida além de um representante da Salgema e de um da IBASA, por um representante do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, um representante do Conselho de Segurança Nacional e um representante do Departamento Nacional da Produção Mineral.

O representante da Companhia Nacional de Álcalis, junto aos trabalhos levados a efeito sob a égide do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, firmou o contrato, declarando que êste se processou com sua plena aquiescência e concordância, nada havendo a opor à sua fiel execução por parte da Salgema.

Os compromissos da Cia. Salgema, Soda Cáustica e Indústrias Químicas com a Companhia Nacional de Álcalis, estão definidos num outro documento, firmado no dia 25 de junho próximo passado, no 10.º Ofício de Notas, tendo em vista que a concretização da indústria de álcalis, no Brasil, está dependendo de uma colaboração mais íntima entre as duas companhias, "de vez que uma não tem os meios de que a outra dispõe e, que, se ambas reunirem seus esforços, mais rápidamente atingirão suas finalidades", restando ainda a confiança em que, uma vez criada a indústria de álcalis, as duas companhias resolverão uma definitiva conjugação de interêsses nos moldes permitidos por lei, ou então um sistema de assistência recíproca que não importe na cassação da concorrência comercial entre ambas.

Pelo contrato em aprêço a Salgema se comprometeu a fornecer todo ou parte do salgema necessário à indústria para fabricação, pela Álcalis, do carbonato de sódio, soda cáustica e derivados, se obrigando a produzir todo o sal necessário e em condições de ser usado pela Companhia Nacional de Álcalis, por preço que será o do custo, acrescido dos impostos que onerarem e de lucro razoável, devendo o preço ser fixado anualmente, no mês de dezembro, por uma comissão composta de dois membros de cada uma das Diretorias, da Álcalis e da Salgema.

Caso haja interêsse, por parte da Álcalis, de receber a salgema no pôrto de Cabo Frio ou outro, deverá colaborar com a Salgema na obtenção de meios de transporte próprios ou de terceiros.

Semelhante contrato terá duração de 25 anos e será renovado sempre que as partes assim o entenderem, ficando garantida a Álcalis, em qualquer hipótese, a preferência na aquisição da matéria prima, em igualdade de condições.

UMA NOVA ERA

Através dêsses contratos, firmados pela Cia. Salgema, Soda Cáustica e Indústrias Químicas, de um lado, e as Indústrias Brasileiras Alcalinas e Companhias Nacional de Álcalis de outro, atendidos os interêsses das companhias correlacianadas, — Itatig, do lado da Salgema e Eletro-Cloro do lado das Indústrias Brasileiras Alcalinas — foi dado um passo decisivo para o estabelecimento no país de um parque de indústrias químicas de base, destinado à produção de matérias indispensáveis ao suprimento do mercado interno já existente e possibilitando o desenvolvimento e a criação de outras indústrias, tais como as de papel, óleos, vidros, sabões, têxteis e tantas outras que consumam, nos seus processos de fabricação, carbonato de sódio, soda cáustica ou derivados.

O Sr. Benedito Prioli, antes da reunião do Conselho de Minas e Metalurgia, quando expunha ao deputado Godofredo Diniz (à esquerda), o curso dos trabalhos que estão sendo levados a têrmo em Cotinguiba, pela Cia. Salgeda Soda Cáustica e Indústrias Químicas

Um aspecto da maior importância a ser observado é o da colaboração que entre si estabelecem as diversas emprêsas. Simplificando os têrmos da questão podemos dizer que uma possui a matéria prima e as outras duas dispõem dos meios necessários à importação e instalação dos equipamentos necessários à sua transformação. Possuidas de uma elevada dose de espírito público, conscientes da importância dos seus objetivos e do papel que representa, no conjunto da economia brasileira, a concretização de tais objetivos, as três entidades encontraram, no seio do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia o elemento coordenador dos seus pontos de vista e um campo neutro onde puderam debater os seus interêsses, para finalmente chegarem à conclusão lógica e progressiva a que chegaram.

Fizeram entre si concessões que se equivalem, resguardando cada uma a sua autonomia e liberdade de movimentos; se a Salgema logrou obter financiamento, obteve também a garantia de justo preço pela sua produção, assegurando um mercado certo para a mesma, além de um "royaltie", as Indústrias Brasileiras Alcalinas e a Companhia Nacional de Álcalis obtiveram, por seu turno, a segurança dos suprimentos de matéria prima necessário ao funcionamento dos seus equipamentos industriais, desde que os mesmos estejam instalados. E o Brasil, como o maior de todos os beneficiários, pode ter a certeza de que duas grandes usinas de produtos químicos entrarão a funcionar dentro de alguns anos, estando pelo menos marcando um limite para o início de produção daquela que será montada em Cotinguiba — Sergipe — pela Alcalinas: dentro de cinco anos a contar de 1951.

A REUNIÃO DO C.N.M.M.

Quís, o Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, no limite de sobriedade com que costuma revestir os seus trabalhos, emprestar especial significação à reunião em

que deveria ser assinado o contrato de que vimos tratando nestas páginas. Tendo a presidir os seus trabalhos do dia 15 de setembro o próprio ministro da Viação, sr. Clovis Pestana, reuniu, no salão nobre do Ministério da Viação e Obras Públicas, o governador do Estado do Rio de Janeiro, deputados federais, altas patentes do Exército, convidados especiais e outros.

Depois de declarar aberta a sessão, o ministro Clovis Pestana deu a palavra ao Secretário do Conselho, Coronel Bernardino de Matos Neto, que procedeu a uma recapitulação dos trabalhos levados a efeito pelo aludido órgão, desde janeiro, quando convocou os interessados para uma mesa redonda, da qual surtiu a designação de uma comissão que, após oito meses de trabalho, chegou à conclusão do acôrdo que ía ser firmado.

Fizeram-se ouvir, depois os representantes das três companhias. Em primeiro lugar falou o sr. Gastão Verhas, em nome das Indústrias Brasileiras Alcalinas e da Eletro-Cloro, salientando especialmente a importância do processo Solvay na produção do carbonato de sódio e da soda cáustica, para depois fornecer detalhes sôbre os planos que as duas emprêsas estão instalações de São Paulo e as que pretendem lançar em Sergipe.

Em nome da Cia. Salgema Soda executando no Brasil, com as suas Cáustica e Indústrias Químicas, falou o sr. Benedito Priolli, ratificando sua confiança no sucesso do acôrdo estabelecido entre as três companhias signatárias do acôrdo e historiando os trabalhos da organização que ali representava.

Ao Dr. Ubaldo Lôbo coube falar pela Companhia Nacional de Álcalis e sua oração, muito aplaudida, foi uma outra definição de ajuste dos interêsses das organizações signatárias, situando o fato em relação à economia brasileira.

O engenheiro Fróis de Abreu, do Instituto Nacional de Tecnologia, fêz uma explanação técnica sôbre a utilização dos produtos da salgema — o carbonato de sódio e a soda cáustica, acentuando a significação de vir o Brasil a ser um país autosuficiente no que respeita a semelhantes artigos de tamanha importância para a existência no país de um parque industrial do nosso, onde cada dia se abrem novas perspectivas.

Encerrada a fase, por assim dizer oratória da reunião, mandou o Ministro da Viação que fôsse lido o contrato, depois do que foi o mesmo assinado pelos representantes das companhias que haviam acompanhado os debates e que ali estavam presentes.

*

Às pessoas presentes calou profundamente a fórmula de colaboração estabelecida, dotada de tal equilíbrio que bem pode ser tomada por base para a coordenação de outras atividades econômicas, entre firmas que se completem. Pelo deputado Diniz Gonçalves, foi feita, na Câmara dos Deputados, ampla exposição do acôrdo, estando o mesmo consignado nos Anais do Congresso Nacional, como fato marcante de uma nova era no desenvolvimento econômico do país.

com a

"FROTA DA BOA VIZINHANÇA"

O máximo confôrto aguarda os passageiros, nos grandes "liners" de 33.000 toneladas da "Frota da Boa Vizinhança". Alegres divertimentos na travessia... natação... esportes... aprazíveis salões de estar... são algumas das inúmeras vantagens oferecidas pelos esplêndidos navios – "Brazil", "Argentina" e "Uruguay".

MOORE-McCORMACK Lines

RIO - BELÉM - BAHIA - S. PAULO - SANTOS - S. LUIZ - RECIFE - P. ALEGRE

O secretário de Agricultura do Estado de Minas, representante do Governador Milton Campos, pronuncia o discurso inaugural da importante Exposição que anualmente se realiza em Leopoldina.

XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina

PARA a vida econômica do interior mineiro constituiu acontecimento de remarcada importância a realização da XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina. Tôda a vasta região vizinha dessa importante cidade estêve representada nesse magno certame, expondo os seus produtos e os seus animais, numa demonstração eloquente do que vai de desenvolvimento nas atividades agro-pecuárias daquela zona.

Aliás, o elevado número de expositores que colaboraram nessa iniciativa, que se renova todos os anos, constitue uma segura demonstração do interêsse por ela despertado, por isso que pode ser levado à conta de um estímulo a quantos se dedicam às atividades do campo. Evidenciou, por outro lado, a XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina, que as zonas ali representadas têm dirigido os seus melhores esforços no sentido de conseguir a melhoria dos seus rebanhos e lavouras, o que é de se registrar com aplausos. A êsse respeito digamos que a finalidade do certame de Leopoldina foi seguramente atingida, pois quantos tiveram oportunidade de visitá-lo, percorrendo os seus inúmeros "stands", ou admirando os animais expostos, numa seleção digna de louvores, verificaram o grau de adiantamento atingido pelos expositores, que conquistaram uma vitória irrecusável.

Anote-se que as autoridades federais, estaduais e municipais e mais as eclesiásticas, não ficaram alheias ao empreendimento, prestigiando-o com a sua presença na solenidade inaugurada. E' assim que lá estavam os srs. Américo René Gianetti, secretário da Agricultura do Govêrno mineiro e representante do governador Milton Campos, D. Delfim Ribeiro Guedes, bispo diocesano de Leopoldina, Mário Teles, representante do ministro da Agricultura, José Ribeiro

Num dos "stands" da Exposição, o secretário de Agricultura, Sr. Américo Gianetti, examinou minuciosamente o detentor "N. Guedes", aparelho que resolve satisfatoriamente o prolapso de animais de grande porte. Na fotografia de baixo, o Dr. Ribeiro Junqueira, destacada figura dos meios econômicos de Leopoldina, ao proferir o seu discurso de saudação às autoridades presentes à XII Exposição Regional Agro-Pecuária, instalada em Leopoldina, no dia 26 de junho próximo passado.

dos Reis, prefeito municipal, deputado Carlos Luz, Raul Machado Horta, representando o secretário do Interior, Carlos Tavares, representando o secretário das Finanças, Catulino Vasconcelos, representando o presidente da Assembléia Legislativa, deputados estaduais Luís Maranha, Ilacir Pereira Lima, Fidelcino Viana, Antônio Caetano, Carvalheira Ramos e Ozanan Coelho, Pedro Ernesto de Rezende, juíz de direito da comarca, além de muitas outras pessoas gradas, que compareceram ao ato.

Saudando os visitantes, aos quais apresentou votos de boas vindas em nome dos promotores da XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina, falou o Dr. Joaquim Cândido Ribeiro Junqueira, que terminou seu discurso solicitando ao secretário da Agricultura que desse por inaugurada a referida Exposição. O secretário da Agricultura, sr. Américo René Gianetti, antes de cortar a fita simbólica, em nome do governador, pronunciou um rápido improviso, salientando a importância da Exposição e a simpatia com que a viam as autoridades estaduais.

O MATERIAL EXPÔSTO

Não será tarefa fácil, nos estreitos limites de uma reportagem destinada a informar o público sôbre a XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina, descrever tudo quanto ali se achava, uma soberba demonstração da excelência dos campos mineiros e da pujança dos seus rebanhos, representados ali por exemplares magníficos. Os criadores leopoldinenses e os das demais cidades ali representadas ofereceram uma esplêndida demonstração do seu trabalho e da preocupação de cada vez mais melhorar os seus rebanhos e produtos. Com efeito, ali estavam belíssimos representantes das raças Holandesa Prêta e Branca, Vermelha e Branca, Guernsey, Jersey, Schwyz e Simental.

Para que se compreenda a maneira como os criadores receberam a realização da XII Exposição Agro-Pecuária de Leopoldina damos uma relação dos animais expostos: 297 representantes das raças Holandesa, Guernsey e Jersey, gado leiteiro; 75 das raças Schwyz, Simental, Gir e Guzerá, gado de raça mista; 3 de nacionais; 53 equinos Mangalarga e Campolina; 10 de muares de diversos tipos; 49 suinos Pirapetinga, Caruncho e Duroc-Jersey; 1 caprino Mambrina; 94 galináceos, 13 melagrídeos, 9 palmípedes e 15 coelhos.

Elevou-se a 185 o número de expositores da parte agrícola e a 107 o da parte pecuária, dos quais 78 do município de Leopoldina. 20 expositores concorreram à parte industrial e 47 dêles contribuiram com trabalhos artísticos manuais.

Não encerraremos estas notas sem uma rápida visita a diversos "stands", através dos quais se pode aquilitar a grandeza da produção mineira, no campo da indústria mais diretamente ligada à lavoura e à pecuária. O "stand" de Monteiro, Serpa & Cia. Ltda., onde se viam excelentes trabalhos de fundição, rodas pelton, engrenagens, sendo a mais antiga instalação mecânica de Leopoldina; do Instituto Martinho Guimarães, da Cia. Fiação e Tecidos Leopoldinense, a grande fábrica de tecidos, cujos diretores são os dinâmicos promotores da XII Exposição, os srs. José Ribeiro dos Reis, prefeito municipal e Dr. Ormo Ribeiro Junqueira, além de outros "stands", que mereceram a mais cuidadosa atenção do numeroso público que compareceu ao notável certame.

O Banco Ribeiro Junqueira não deixou de emprestar a sua colaboração ao empreendimento, procedimento aliás condizente com a sua preocupação de cooperar no engrandecimento da terra mineira.

Em cima, "George 13", reprodutor de raça holandesa vermelha e branca, de 36 meses, importado da Holanda pelo criador José Ribeiro dos Reis. Em baixo: "Miltona-Conga", vencedora do concurso leiteiro na XII Exposição, com a produção média diária de 37,786 quilos em três ordênhas. "Miltona-Conga" é pura de "pedigrée", com 50 meses de idade. Está registrada na Associação Brasileira de Criadores de Bovinos da raça Holandesa. Criação e propriedade da Fazenda Mato Dentro, do Sr. José Ribeiro dos Reis, Leopoldina, Minas Gerais.

Vista panorâmica de parte da cidade de Cataguazes, Estado de Minas Gerais.

Uma Emprêsa a Serviço do Povo

SEM dúvida a Companhia Industrial Mineira Automobilística representa um marco decisivo na história do progresso de Cataguazes. Obedecendo à direção de homens impregnados de idéias progressistas, a "CIMA" vem contribuindo de maneira sensível para o desenvolvimento daquela cidade mineira, cuja população é altamente beneficiada pelos seus serviços.

Dêsses serviços o mais importante é, por certo, a manutenção da maior e mais eficiente linha de transportes ligando Cataguazes a Ubá e ao Rio de Janeiro, com o emprêgo de excelente frota de ônibus. Trata-se de carros modernos e possantes, dotados de carroceria de alumínio, diretamente importados da Itália, uns com capacidade para 24 passageiros (os que fazem a linha Ubá-Rio de Janeiro) e outros para 30 lugares.

Empenhada em prestar os melhores serviços a quantos a distinguem com a sua preferência, a "CIMA" tem sua preocupação voltada no sentido de corresponder a essa confiança, aceitando-a, aliás, como um estímulo ao seu trabalho. E um dos característicos dos serviços prestados pela Companhia Industrial Mineira Automobilística é a segurança dos transportes efetuados, segurança que decorre de providências acertadíssimas, que revelam o cuidado da emprêsa pela vida dos seus passageiros.

E' assim que cada carro, após as viagens efetuadas, são recolhidos à oficina, onde sofrem revisão geral e exame minucioso do motor, executando-se os reparos que se fizerem necessários, Após essa providência, que carece de ser ressaltada, o carro fica recolhido à garagem pelo espaço de um dia, trafegando outro em seu lugar. Não são permitidas, portanto, as viagens consecutivas, que tanto sacrificam o motor e a carroceria, causando, muitas vêzes, desastres. E quanto a êste ponto destaquemos que nunca se verificou um desastre com os carros da Companhia Industrial Mineira Automobi-

lística, resultado dos cuidados com que ela executa os seus serviços.

Não será demais destacar a importância do serviço prestado pela "CIMA" no desenvolvimento da importante região cujos pontos principais são por ela ligados. Estabelecendo essa intercomunicação, em sólidas bases, cujas características principais são segurança, assiduidade e rigorosa observância dos horários fixados, os possantes ônibus da "CIMA" oferecem melhores e mais amplas possibilidades às populações locais, que dispõem, assim, de facilidade de locomoção.

As atividades da Companhia Industrial Mineira Automobilística não se restringem, entretanto, ao campo dos transportes coletivos, para alongar-se ao ramo comercial propriamente dito, em função do qual mantém importante estabelecimento comercial em Cataguazes, aliás representante autorizado dos automóveis marca "Chevrolet".

Deve-se o rápido progresso da "CIMA" ao dinamismo do seu presidente, um jovem que ainda não conta 30 anos, mas dotado de aguda visão comercial e industrial, o que lhe permite as iniciativas que de maneira tão acentuada concorrem para o desenvolvimento da cidade de Cataguazes. Referimo-nos ao Sr. Emanuel Peixoto, descendente de tradicional família de Cataguazes e responsável por empreendimentos de real valia, ligado também ao ramo industrial, principalmente de fiação e tecelagem. Homem afeito aos negócios e com largo tirocínio no seu setor, sabe conduzir suas atividades no sentido do engrandecimento coletivo e da prosperidade comum.

Tem para auxiliá-lo o Sr. Paulo Valério, também diretor da emprêsa, onde empresta o seu valioso e imprescindível concurso.

Não encerremos essas notas sôbre a Companhia Industrial Mineira Automobilística sem dizer que ela também representa os afamados móveis de aço marca "Fiel", entre os quais se contam mesas, arquivos, cofres, copas e cozinhas, fabricados em São Paulo e um dos pontos altos da indústria nacional. Nos estabelecimentos comerciais da "CIMA" podem ser encontradas, também, geladeiras, rádios, sorveteiras e refrigeradores das melhores marcas.

Para se ter uma idéia da importância da Companhia Industrial Mineira Automobilística basta dizer que foram invertidos na frota de ônibus cêrca de dois milhões dos dois milhões e quatrocentos mil cruzeiros do capital.

Mantém, a CIMA, um perfeito serviço de estoque de material sobressalente. Na foto acima vemos um detalhe da loja e almoxarifado, vendo-se o Sr. Emanuel Peixoto, diretor da emprêsa.

Ao retornar de cada viagem, os ônibus da CIMA são submetidos a rigorosa revisão. Assim é possível manter elevado índice de segurança. Na foto de baixo, aspecto da fachada do prédio em que se encontra instalada a importante emprêsa de transportes.

Ameaçada a Indústria de Lapidação

NA época anterior ao desbravamento das matas de Mucuri e São Mateus já apareciam pedras semi-preciosas em poder de mascates e traficantes, trazidas pelos índios que, com elas, procuravam captar as simpatias do homem branco, muito embora se desconhecesse o valor dos berilos, granadas, turmalinas, etc. Quantos se aventuravam sertão a dentro estavam na inteira ignorância do valor dessas pedras, hoje tão procuradas.

Nesse tempo o município de Minas Novas compreendia uma vasta região, que se estendia a mais de quinhentos quilômetros da atual sede. Depois foi sendo desmembrado.

Muito mais tarde, naturalmente atraídos pelo valor das pedras chegadas à Europa, apareceram os primeiros exploradores do comércio de pedras preciosas, notadamente alemães, chegavam até Arassuaí e Salinas, percorrendo extensas regiões do nordeste mineiro montado no lombo de uma mula, ou subindo o Jequitinhonha em canoa.

Por volta de 1900, com o advento da estrada de ferro Bahia-Minas, ligando o pôrto de Caravelas a Teófilo Otôni, os compradores de pedras semi-preciosas mudaram de itinerário, começando a fazer o primeiro exercício de equitação, a fim de alcançarem aquelas cidades cavalgando mulas, meio de condução com o qual venciam distâncias de 200 e 300 quilômetros. Durante o espaço de tempo compreendido entre 1900 e 1912 os lavradores espalhados pelas matas em busca de Ipecacuanha encontravam na superfície da terra uma ou outra água marinha que ofereciam aos negociantes da região, os quais, por sua vez, passavam-nas aos compradores estrangeiros. Êstes levavam as pedras para o estrangeiro, onde eram lapidadas. Dois anos após êsses compradores voltavam ao Brasil para novo abastecimento e então traziam pedras lapidadas, para vendê-las aqui. Por essa época, ao que parece, existiam duas lapidações no Rio de Janeiro e uma em Ouro Prêto, onde se trabalhavam os famosos topázios imperiais ali extraídos.

Impelido pelas circunstâncias — disse-nos o Sr. José de Souza Neves — tentei, juntamente com meu mano, a indústria da lapidação, e conseguimos, com uma pequena bancada acionada a mão lapidar as primeiras pedras preciosas, tomando por modêlo as que vinham trabalhadas da Alemanha, procurando imitá-las o mais possível. Conseguimos muito em alguns anos de esfôrço. Em tal circunstância os compradores estrangeiros já não tinham oportunidade de adquirir pedras brutas diretamente dos garimpeiros, mas dos vendedores locais, pois se estabelecera um comércio nesse sentido. Sinto orgulho em saber que, de algum modo, contribui para o florescimento dêsse comércio.

Duas ou três lapidações surgiram em Teófilo Otôni, para logo fecharem suas portas, por falta de trabalho, pois as pedras lapidadas não conseguiam preço que cobrisse as despesas. Acresce a circunstância de que a freguesia dos joalheiros preferia as pedras sintéticas, que são mais vivas e mais baratas, sendo de se considerar que no Brasil praticamente só se lapidava o fundo dos lotes. De 1935 para cá surgiram outras lapidações em Teófilo Otôni, em virtude do comércio mantido com outras praças do continente, principalmente a América do Norte. A última guerra marca o início do desenvolvimento do comércio de pedras lapidadas.

Pena é, entretanto, que, paralelamente a êsse desenvolvimento, tenha se verificado uma errada interpretação da lei pelas autoridades responsáveis na sua judiciosa aplicação.

Aos garimpeiros não cabe a aplicação do impôsto, conforme está sendo feito em Teófilo Otôni, como tivemos oportunidade de verificar.

Está claro o decreto-lei n. 466 de 4 de julho de 1938, que dispõe sôbre garimpagem e comércio de pedras preciosas, onde consigna que os garimpeiros estão isentos de impostos. No entanto, além das vicissitudes decorrentes do rude trabalho, rude e incerto, os garimpeiros, quase sempre humildes homens que não conhecem leis, são acoçados por fiscais que, capacitados da situação dessa gente, e conhecedores profundos da lei em questão, porfiam em molestá-los, não os deixando em paz em sua inglória e incerta jornada.

Mas o decreto 466, regulador da matéria, vai mais longe, no sentido de incentivar a exploração dessa grande riqueza. Preceitua em seu art. 34: As operações de compra e venda de pedras preciosas em bruto estão isentas de impostos federais, estaduais e municipais.

Para que não se alegue que o decreto em aprêço não enquadra os que operam com pedras "semi-preciosas", está aí o parágrafo único dêste mesmo decreto, que determina: Na expressão "pedras preciosas" compreendem-se também para os efeitos dêste decreto-lei, as pedras semi-preciosas e os carbonatos.

E a Diretoria das Rendas Internas do Tesouro Nacional, andou acertada quando baixou a circular n. 49, que prescreve: "O diretor das Rendas Internas do Tesouro Nacional, de conformidade com o parecer do Departamento Nacional de Produção Mineral, do Ministério da Agricultura, declara aos chefes das repartições subordinadas que os minérios "quartzo", "ágate" e "cristal de rocha" estão compreendidos na expressão "pedras semi-preciosas", a que alude o parágrafo único do art. 1.º do decreto-lei n. 466, de 4 de julho último."

Dentre as firmas que transacionam, em grande escala, com pedras preciosas, isto é, águas marinhas e cristal de rocha, consideradas também "semi-preciosas", destaca-se pelo vulto dos seus negócios a firma David Scofield & Cia.

Essa firma, há poucos meses, apelou em grau de recurso ao Conselho de Contribuintes do Estado, da decisão do SERVIÇO DE IMPOSTOS SÔBRE VENDAS E CONSIGNAÇÕES e INDÚSTRIAS E PROFISSÕES, que taxou essa firma em 1,4 por cento sôbre as operações realizadas com cristal de rocha no período

de 1945 a 1947, num total de Cr$ 9.370.242,60, multando-a pela incidência indevida no valor de Cr$ ..... 131.183,40.

O mesmo acontecendo com a emprêsa Theodoro Scofield & Cia. que, segundo nos informaram, como era de justiça, teve ganho de causa. Essa firma é proprietária também da fazenda Clemente Francisco, em cujo subsolo encontra-se a melhor jazida de cristal de rocha.

Temos em mão, a propósito da improcedência da cobrança do impôsto em questão dois despachos da RECEBEDORIA DO DISTRITO FEDERAL. A uma consulta de R. Fleury & Cia. Ltda. e Azevedo, Irmãos & Cia., louvando-se numa decisão do Primeiro Conselho de Contribuintes, que resolve:

"Considerando que o art. 1.º do citado decreto-lei n. 466, para os efeitos do mesmo, equipara as pedras semi-preciosas e os carbonatos às pedras preciosas, o que entre as semipreciosas está compreendido o cristal de rocha, nos têrmos da Circular n. 49, de 1938, da D. R. I.;

"Considerando que os favores mencionados no art. 34 só aproveitam aos que estiverem devidamente autorizados a comerciar em pedras preciosas, em cuja situação se encontram as requerentes.

E, acordam, por unanimidade de votos, tomar conhecimento do recurso para julgar isentas do impôsto de vendas e consignações as operações de compra e venda de cristal de rocha em bruto, efetuadas por comerciantes autorizados na forma da lei."

E' óbvio, que as firmas que operam no ramo estão autorizadas na forma da lei. Não há, portanto, motivo ou fundamento em lei, que leve as autoridades fiscais de Teófilo Otôni a exigir dos comerciantes e garimpeiros o impôsto vertente.

Paralelamente ao desenvolvimento da extração de pedras preciosas (ou semi-preciosas), nessa rica região, é lamentável que os entraves se façam sentir à miúde, ademais, partindo êsses óbices de homens que, pelo contrário, deveriam, logicamente, interessar-se pelo incremento e desenvolvimento da produção, quanto mais não seja, tendo em mente a cautela dos seus próprios interêsses, como dependentes que são do fruto dêsse trabalho.

Há outro entrave dos negócios do gênero. Referimo-nos ao depósito de 20% que o Banco do Brasil exige como caução nos negócios de pedras preciosas no que concerne à exportação. Essa caução se estende pelo prazo de 120 dias, congelando, assim, uma parte de capital que, imobilizado, acarreta prejuízos sem conta aos exportadores.

Ouvimos nesse sentido, vários lapidadores e comerciantes de pedras, assim como alguns garimpeiros. Todos são unânimes em afirmar que se torna mister urgentes medidas por parte do govêrno no sentido de que não venha a desaparecer uma das indústrias básicas de Minas Gerais. A legislação em vigor, evidentemente, foi adotada com a preocupação de proteger as nossas riquezas minerais, assim como a indústria a elas ligadas e o que está havendo é má interpretação do texto legal.

E' preciso atentarmos para a necessidade da adoção de uma política fiscal inteligente e honesta. Os homens da produção estão cansados de amolações de tôda espécie.

Visitamos ainda a Lapidação Alves, de propriedade de José Alves Soares. Espera que se faça algo em favor da classe, tão desprotegida.

O Sr. Feliciano Amaral, proprietário de uma lapidação, preconiza a proteção da indústria nacional no gênero, achando de urgente necessidade tributar o produto sintético de origem estrangeira.

Prosseguindo na enquete, ouvimos, por fim, o décano dos negócios de pedras em Teófilo Otôni. Trata-se do Sr. José Alves Ferreira, que assim se expressou no seu depoimento "A garimpagem das águas marinhas e de seus derivados no município de Teófilo Otôni, e suas adjacências, tem sido um dos fatôres primordiais do impulso progressivo, desta vasta e rica parte do opulento Estado de Minas.

Milhares e milhares de garimpeiros, entregam-se às pesquisas das águas marinhas, dos cristais de rocha, crisoberilos, topásios, etc.

Infelizmente foi suspensa a exportação de pedras em bruto e criou-se taxas vexatórias, sôbre a exportação da mercadoria beneficiada, daí o decréscimo na produção, e o abandono mesmo da garimpagem, indo aos poucos desaparecendo esta importante fonte de renda, tanto para os particulares, como para o fisco, cuja estatística acusa uma renda fabulosa para os cofres da União. Urge pois, uma medida inadiável, e para tanto endereçamos o nosso apêlo aos representantes do Congresso Federal, no sentido de providenciar para a reabertura do comércio exportador das pedras coradas com os países consumidores.

RODOVIAS BRASIL LTDA.

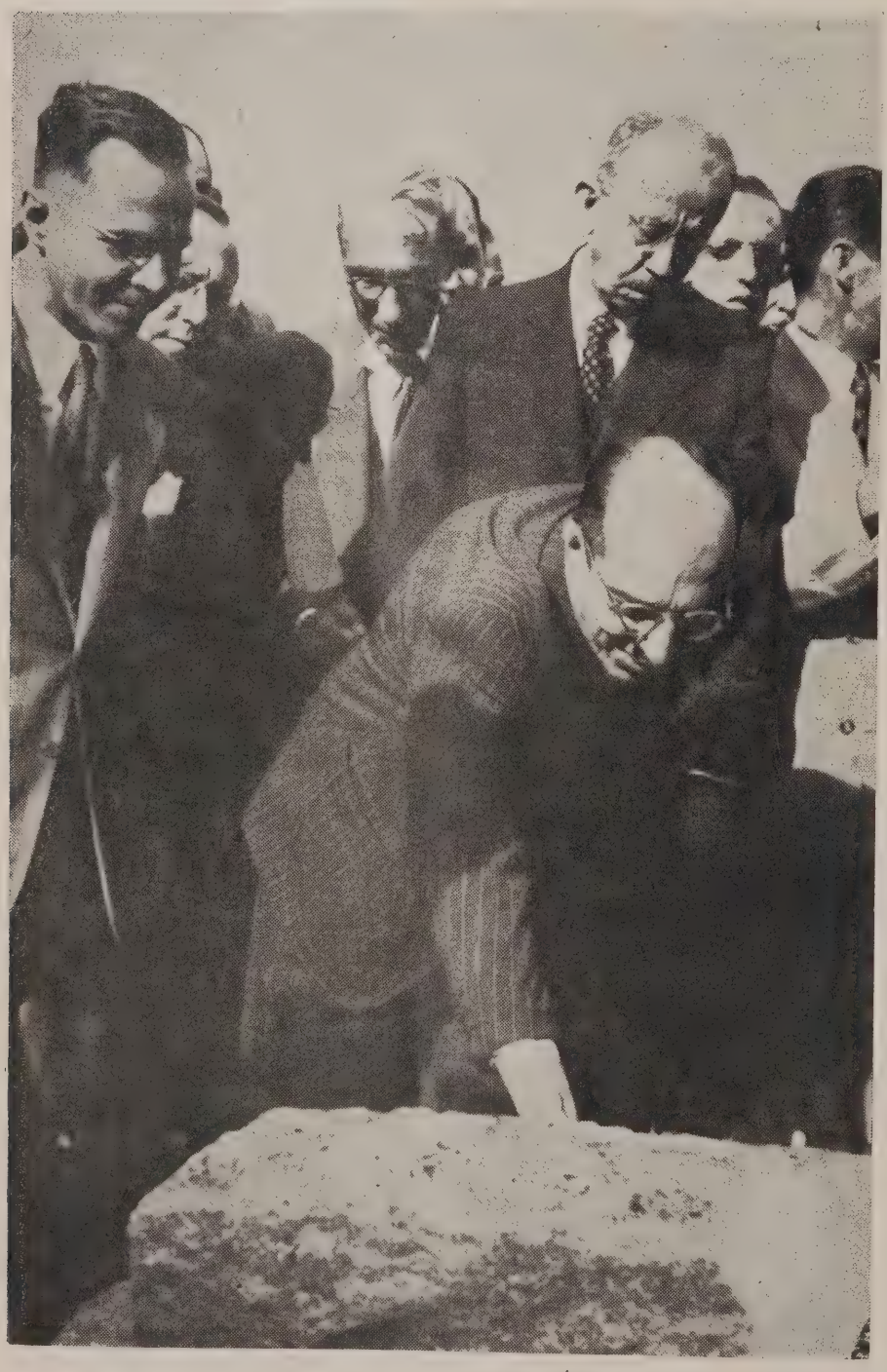
TRANSPORTES
São Paulo — Rio

RODOVIÁRIOS
Curitiba - Pôrto Alegre

RIO DE JANEIRO
Rua Carmo Neto, 99 — Fones: 32-1733 e 32-1737
SÃO PAULO
Rua Casômetro, 714 — Fones: 3-9711 e 3-5426
PÔRTO ALEGRE
Av. Júlio de Castilhos, 505 — Fone: 4-300
CURITIBA
Rua Alferes Poli, 670 — Fone: 1268

Sete Lagoas

O Sr. Milton Campos, em sua recente visita a Sete Lagoas, teve oportunidade de verificar a execução de diversas obras públicas.



SETE Lagoas é, hoje em dia, um dos mais prósperos municípios do Estado de Minas Gerais. O que lá vem sendo realizado, fruto dos esforços oficiais ou resultante da iniciativa privada, despertou o interêsse do Governador Milton Campos, que recentemente teve oportunidade de fazer-lhe uma visita, sendo carinhosamente recebido pela população local. Teve assim, o atual dirigente do Estado montanhês, ocasião de ver de perto o desenvolvimento de várias obras públicas e auscultar os anseios

O ilustre visitante trocando um brinde com o prefeito municipal de Sete Lagoas.

e necessidades da região, testemunhando-o aos seus governados a certeza do seu apoio e de sua colaboração.

Assim sendo, foi realmente proveitosa a curta estadia do dirigente mineiro na cidade sede. Tendo sido recebido por tôda a população local, reunida na Praça Francisco Sales, assistiu ao desfile da mocidade estudantil. Cumprimentou-o em nome do povo o Prefeito Otôni Alves da Costa que, em nome da cidade, apresentou votos de boas vindas ao ilustre visitante e sua comitiva. O Advogado José de Vasconcelos Padrão, num discurso revestido de sobriedade, saudou ao governador, fazendo inclusive a análise de sua obra administrativa, destacando sobretudo as iniciativas de caráter econômico postas em vigor, tendo em vista a recuperação por Minas da posição que sempre desfrutou no conjunto da riqueza nacional.

Outro orador foi o Sr. Alonso Marques Ferreira, presidente da Câmara Municipal, de cuja saudação recolhemos aqui o seguinte trecho:

"Amanhã, quando virmos as nossas indústrias florescentes, acionadas pela energia farta das centrais elétricas, a nossa agricultura calcada em bases sólidas a abastecer os nossos celeiros, fazendo a vida farta, alegre e feliz, as nossas estradas pavimentadas com cimento de nossa produção, a nossa pecuária provida em tôdas as zonas do Estado de frigoríficos nacionais que possam levar os seus produtos aos centros de consumo do país e do estrangeiro; a nossas ferrovias e rodovias cortando o território do Estado em todos os seus quadrantes; quando o nosso homem aparelhado física e espiritualmente se tornar um fator econômico e não um degredado dentro do seu próprio país; quando após tudo isso a nossa produção quantitativa e qualitativa transbordar em nossos mercados, Minas, numa visão retrospectiva, saberá reconhecer agradecida aos seus filhos diletos que cooperaram nesta obra magnífica de sua recuperação econômica".

Estendeu-se ainda o orador em considerações sôbre o espírito eminentemente democrático do Governador Milton Campos, que num brilhante discurso agradeceu a maneira como fôra recebido pelo povo de Sete Lagoas, reafirmando os seus propósitos de trabalhar pelo engrandecimento da terra mineira.

VISTAS DO GOVERNADOR

Aproveitando sua estada em Sete Lagoas o Governador Milton Campos visitou diversos estabelecimentos do govêrno, manifestando o seu entusiasmo pelo que lhe foi dado observar.

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR", cujas edições vêm sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte, e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares que, extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.

PLANTAI TRIGO
ELE É A FARTURA DO LAR A GLORIA DOS CAMPOS E A RIQUEZA DA PATRIA
Getulio Vargas
S.A. MOINHOS RIOGRANDENSES
GARANTE A COMPRA DE TODO O TRIGO PRODUZIDO NO ESTADO

DE TODO O MUNDO

(Conclusão da pág. 13)

Uma fábrica de montagem de automóveis está sendo reconstruída no local anteriormente ocupado pela fábrica Buessing-Hag, em Elblag, Polônia; as máquinas começaram a ser instaladas em junho último. Quando completa, empregará eventualmente cêrca de 3.000 operários na montagem de tratores, automóveis e auto-ônibus fabricados no país.

◆

INDÚSTRIA TÊXTIL NA ITÁLIA

◆ *A exportação* de têxteis italianos continua em escala modesta, devido principalmente ao custo elevado da produção, causado pelos altos salários industriais. No entanto, espera-se certa melhora na situação com o emprêgo de um novo tipo de máquina, chamado o "Impianto Pilota", que reduzirá o custo da produção.

A situação da sêda continua difícil, tanto pela concorrência que vem lhe fazendo o nilon nos mercados internacionais, como pela falta de assistência aos sericicultores por parte do govêrno.

Quanto ao algodão, a indústria está esperando o efeito que o Programa de Reconstrução da Europa (ERP) terá sôbre o mercado internacional. Parece que os estoques de manufaturas de algodão são elevados.

Também a indústria do raion está dependendo do ERP. Espera-se que as compras européias de fio de raion aumentem, em consequência do aumento de fundos disponíveis nesses mercados. Atualmente, devido à crescente procura, as fábricas de raion de Snia Viscosa estão funcionando com apenas 50% da capacidade, produzindo cêrca de 132 milhões de libras anuais, contra 330 milhões antes da guerra. Para conseguir um possível aumento da produção, a companhia está submetendo a experiências plantas de curto ciclo vegetativo e alto conteúdo em celulose alfa. Informa-se também que a companhia está modernizando a fábrica, tendo em vista a produção de fibra de melhor qualidade.

PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO DE CHA' NO JAPÃO

◆ *Como* resultante das grandes quantidades de adubos entregues às plantações de chá japonêsas durante a safra de 1947 (maio de 1947 a abril de 1948), a qualidade da primeira colheita da safra de 1948 (1 a 20 de maio) foi considerada muito boa. Os dados da produção ainda não foram divulgados, mas uma estimativa do Ministério da Agricultura do Japão gira em tôrno de 39 milhões de libras-pêso. A mesma estimativa calcula a produção total da safra 1948-49 em 71 milhões e 250 mil libras, das quais 70 milhões de chá verde e 350.000 de chá prêto, não sendo o restante especificado. O excedente da safra 1947-48 monta em cêrca de 6 milhões e 500 mil libras.

Embora apenas 8 milhões de libras de chá verde tenham sido destinados para exportação durante a safra 1948-49, êsse número poderá ser elevado facilmente para 10 ou 12 milhões, caso haja procura.

As exportações de chá verde na safra 1947-48 atingiram 3.472.300 libras, das quais 1.126.675 foram destinadas aos Estados Unidos, 100.005 ao Canadá e 2.245.620 para Tanger ou Casablanca, em trânsito para lugar ignorado.

CONJUNTURA ECONÔMICA

Acompanhe a evolução da economia brasileira e mundial, lendo

"CONJUNTURA ECONÔMICA"

publicação mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas. Nas principais livrarias, bancas de jornais, etc.

AVULSO..... Cr$ 10,00
ASSINATURA ANUAL..... Cr$ 100,00

★

INFORMAÇÕES, ASSINATURAS, ETC.; NA

REDAÇÃO: Praia de Botafogo, 192

Tels.: 26-6034 - 26-6108 - 26-5877

ENDERÊÇO POSTAL: Caixa Postal, 4081

RIO DE JANEIRO

O Município de Caratinga

DEPOIS de uma peregrinação pelo norte de Minas, perlongando a estrada Rio-Bahia, artéria providencial para o escoamento de produtos de uma rica região, que se distende da Zona da Mata aos confins do sertão baiano — o viajante entra em contato com o laborioso povo de Caratinga, indo encontrar a cidade empolgada, pois festejava o centenário de sua fundação. Um espetáculo de deslumbramento, contagioso no seu entusiásmo, era o que se contemplava naquela manhã de 24 de julho. De mistura com caminhões que pressurosos vinham e iam, entregues à faina de dar escoamento à preciosa produção de feijão prêto e do café em grão das lavouras circunvizinhas, acorriam grupos de lavradores para a grande solenidade. Muitos aproveitavam o transporte dos caminhões e vinham por cima da carga, alegres e felizes. Despejavam-se entre o povo, compartilhando das festividades. Não descrevemos o que foi a comemoração do centenário daquela futurosa cidade; podem imaginá-lo os leitores, tendo em vista a alegria de viver, onde "fervet opus", onde se tem uma alta dose de compreensão do valor do amante da terra, cujo seio dadivoso não tem negado fartas colheitas aos que a cultivam e a amam.

Nesta altura não podemos deixar de citar um exemplo expressivo de fixação à terra, premiada com a farta messe de colheitas proveitosas. Trata-se do coronel Antônio Salim, possuidor de vasto círculo de relações em Minas e na Bôlsa de Mercadorias do Rio de Janeiro, para onde se alargaram os seus negócios.

Começou sua vida comercial há 37 anos, em Caratinga, como simples agricultor. A continuação no trabalho e a dedicação ininterrupta na atividade agrícola a que se entregou sem desfalecimentos foram os fatôres preponderantes na consolidação da posição que hoje desfruta. Com o seu trabalho profícuo desmentiu a lenda de que os homens de raça árabe aqui não se dedicam aos misteres campesinos e foi, em virtude dêsse labor intenso, que chegou a conquistar o título de cidadão benemérito de Caratinga.

Mas os laços afetivos foram ainda mais expressivos, prendendo-o definitivamente ao convívio da família caratinguense. Nunca esqueceu os pobres e jamais negou ajuda aos colonos que para êle apelavam, contando-se os casos em que salvou fazendeiros, aos quais dispensou cooperação desinteressada, chegando ao sacrifício, muitas vêzes. Talvêz por fôrça dessa capacidade de praticar o bem viu os seus negócios prosperarem, até chegarem ao ponto de hoje possuir cinco grandes fazendas mistas, colhendo êste ano, somente de feijão prêto, mais de 2.000 sacos. E não ficou só na agricultura e pecuária. O seu dinamismo e descortínio nos negócios levaram-no a outros empreendimentos, como o estabelecimento de um grande armazém atacadista, por onde passam os produtos da sua lavoura e outros por êle adquiridos e transportados para os mercados do Rio de Janeiro, transporte feito, aliás, em caminhões de sua propriedade. Já construiu vários prédios na ci-

O Sr. Antônio Salim, homem radicado às atividades produtoras no Município de Caratinga, tem contribuído decisivamente ao desenvolvimento urbano da cidade. Aqui vemo-lo inaugurando uma avenida de residências tôdas novas.

A Companhia Itauna de Armazéns Gerais tem sido fator preponderante na intensificação do comércio local.

dade, como o do Hotel dos Viajantes, que é de sua propriedade. Junto a êste hotel, justamente na rua transversal à que êle se encontra, está construindo um outro, cujo valor vai além de um milhão de cruzeiros.

Mas não é só em prédios suntuosos que o sr. Antônio Salim emprega os seus capitais, pois a sua iniciativa se dirige também no sentido de minorar a falta de habitações para as classes pobres. Diga-se a êsse respeito que no dia 21 de setembro de 1947 foi solenemente inaugurada pelo prefeito, com a presença de altas autoridades locais e de grande massa popular, uma avenida de casas populares, entregues aos interessados a baixos aluguéis. E porque isso constitua um empreendimento de grande alcance, a vila foi batizada com o nome de Coronel Antônio Salim.

Como já tivemos oportunidade de frisar, o que mais o preocupa é o pauperismo da massa. Nesse sentido pensa o benemérito n.° 1 de Caratinga que se não cuidarmos de elevar o padrão de vida da nossa população não teremos pôsto em equação o problema que resolverá a nossa crise social e se não lutarmos contra o pauperismo, base de desajustamentos e convulsões, jamais sobrenadaremos as dificuldades econômicas que assoberbam o país.

Lemos no jornal local que o coronel Antônio Salim ampliou e reformou à sua própria custa o hospital da cidade.

O PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE CARATINGA

Indo ao encontro do presidente da Associação Comercial de Caratinga o viajante vai encontrá-lo nos armazéns de café e feijão, atarefado com o embarque dêsses produtos para o Rio de Janeiro, onde mantém um escritório de vendas. José Nacif, muito moço ainda, afável, de uma palestra cativante, vai nos fornecendo tôdas as informações julgadas interessantes para êste relato. Conduz-nos, a seguir aos escritórios da Companhia Itaúna de Armazéns Gerais, para ouvirmos o sr. Mário Franklin, diretor-gerente daquela importante emprêsa, a respeito do movimento econômico de Caratinga.

O sr. Mário Franklin nos atende muito solícito, o que constitui nêle, como nos srs. coronel Antônio Salim e José Nacif, traço característico de personalidade e cavalheirismo.

E a uma pergunta inicial, se refere à média do escoamento da produção de Caratinga para o Rio de Janeiro, no que respeita a café e feijão, durante o ano de 1947. A resposta não se faz esperar:

— Exportamos para mais de 200 mil sacas de feijão e mais de 250

mil sacas de café. Isto sem contar a exportação de outros produtos, por isso que aquêles dois constituem o esteio econômico de Caratinga.

Lembramos que naturalmente grande parte da produção é beneficiada e expurgada nos próprios armazéns da Companhia Itaúna de Armazéns Gerais, recebendo o seguinte esclarecimento:

— Não resta dúvida que grande quantidade dêsses dois produtos antes de ser consumida no Rio de Janeiro é beneficiada aqui. A mercadoria que necessita de expurgo passa pelas máquinas da Companhia Itaúna de Armazéns Gerais. Quanto à nossa capacidade posso informar que só da safra de 1947 mantivemos armazenados cêrca de 70 mil sacas de feijão prêto e aproximadamente 60 mil de café.

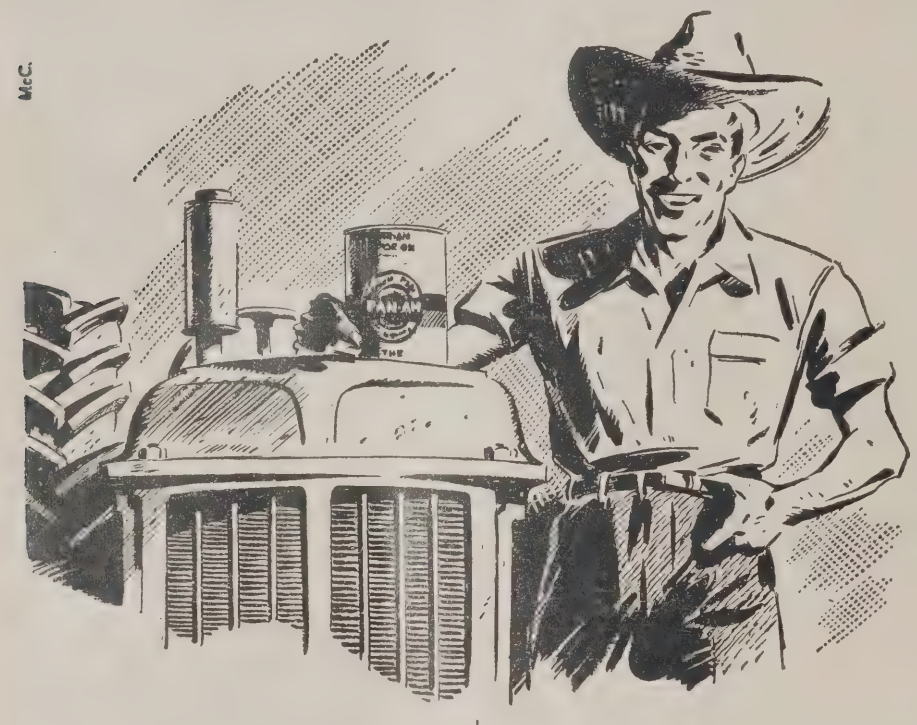
Trata-se, como se vê, de uma companhia que vem prestando inestimáveis serviços aos produtores de feijão prêto e café (inclusive de outros produtos como arroz), contando, na sua direção, com homens como o diretor-presidente, o sr. Clotário Sete Bicalho e o diretor-secretário, sr. José Higino Sobrinho. O diretor-gerente, como já dissemos, é o sr. Mário Franklin de Souza. Largo descortínio administrativo e dinamismo são as características dêsses homens, os quais, em função dos seus próprios atributos, ocupam cargos de alta responsabilidade, onde emprestam o brilho da sua inteligência, contribuindo, com a sua ação dinâmica e desvelada para o desenvolvimento da coletividade. Tal é o caso de Mário Franklin de Sousa, altamente conceituado entre quantos confiam os seus produtos à Companhia Itaúna de Armazéns Gerais.

NOS ESTABELECIMENTOS DE JOSÉ NACIF

Nosso cicerone nos conduz de volta aos seus armazéns, onde mantivemos demorada e agradável palestra. José Nacif é um dos maiores comerciantes de Caratinga. Passam pelos seus armazéns cêrca de 50 mil sacas de cafe e feijão prêto durante a safra. Possui caminhões próprios para o transporte dos cereais, que são vendidos no Rio de Janeiro, onde, como já dissemos, mantém um escritório de venda. Está atualmente, com um comerciante de Ponte Nova, organizando uma grande emprêsa comercial.

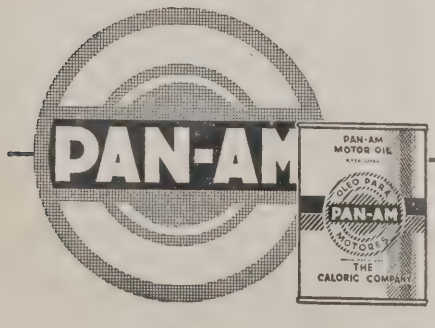
Embora moço, não se detém nos louros conquistados. Procura ampliar mais e mais o seu ramo de atividades. Êste é um traço expressivo nos verdadeiros homens de negócio: progredir sempre, sem espírito contemplativo.

Ao nos despedirmos José Nacif nos convida para assistirmos à noite a uma sessão na Associação Comercial de Caratinga, durante a qual seria votada uma taxa sôbre saca de cereal exportado, revertendo o produto da arrecadação em benefício do hospital. Essa proposta, não encerremos a reportagem sem revelar o detalhe, foi de autoria do sr. Antônio Salim.



OS OPERADORES DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS SABEM —

...que o atrito é o maior inimigo das máquinas e tratores. E sabem tambem que, para evitar o atrito, os óleos e graxas PAN-AM possuem os requisitos de alta qualidade e grande rendimento. Faça o que fazem os entendidos — proteja sua maquinaria agrícola com lubrificantes PAN-AM.



THE CALORIC COMPANY

A Cultura do Arroz em Minas

Mecanizando a lavoura a Sociedade Agrícola Fortuna, de Itambacuri, conseguiu elevar a produção de arroz — Níveis de aproveitamento superiores aos do Rio Grande do Sul

MINAS Gerais tem demonstrado possuir terras de excelente aproveitamento agrícola, com um rendimento que anda paralelo ao seu desenvolvimento pecuário. Daí a razão de existirem excedentes para o mercado interno e para exportação, o que beneficia grandemente os maiores centros consumidores, tais como o Rio de Janeiro.

A cultura do arroz, por exemplo, se desenvolve ali sob os melhores auspícios, apresentando safras altamente compensadoras, que estimulam novos empreendimentos nesse setor da agricultura.

Dentre os municípios mineiros que mais se prestam à rizicultura vamos encontrar o de Itambacury, onde vão sendo colhidos resultados significativos. Isso interessa não só à economia do grande Estado montanhês, como ao próprio Brasil, sabido que as maiores fontes produtoras de arroz estão longe de corresponder, em condições normais, às necessidades do consumo.

A cultura do arroz encontra no município de Itambacury, por assim dizer, um clima propício, desenvolvendo-se de maneira animadora. Para se ter uma idéia do índice de produção dêsse importante município mineiro adiantamos que, enquanto a produção média por hectare no Rio Grande do Sul vai a três mil e quinhentos quilos, naquela comuna mineira consegue-se seis mil quilos.

Isso possibilitou um aumento muito sensível na colheita. Basta dizer que o início da cultura do trigo ali foi feito com uma sementeira de sessenta sacas, que produziram mil e oitocentas sacas. Hoje êsses índices foram aumentados para duzentas sacas, correspondendo a uma safra de seis mil.

Com referência ao desenvolvimento da cultura do arroz em Itambacury é de se destacar o que vem fazendo a Sociedade Agrícola Fortuna Limitada, que obedece à direção dos Drs. Hermann e Gaston Pereira Leonard. Inteligentes e dotados de grande visão das coisas, trataram de imprimir novos rumos à lavoura, pondo em prática a mecanização. Hoje êsse estabelecimento agrícola está apresentando um notável nível de produção, o que compensa evidentemente os esforços despendidos, justificando, ao mesmo tempo, o acêrto das providências adotadas.

Estão em serviço, nesse estabelecimento, um poderoso trator Allss-Schalers, com grande capacidade de tração, um arado John-Deer, com grade de oitenta discos, o que representa sensível economia de tempo no amanho da terra, uma plantadeira de dezesseis filas, excelente contribuição para o desenvolvimento das atividades e uma moderna trilhadeira All Crops.

Essa maquinaria corresponde ao que há de mais moderno no assunto, possibilitando um rendimento de trabalho bem compensador. O seu funcionamento permitiu fôsse elevada a produção até os limites acima referidos, sendo de se esperar que continue subindo sempre.

Os resultados obtidos pela Sociedade Agrícola Fortuna indicam que o caminho acertado para a nossa agricultura é a sua mecanização, principalmente porque as grandes extensões territoriais do nosso país e as dificuldades nos meios de transportes representam obstáculos que devem ser afastados como vem fazendo essa importante organização.

No Município de Itambacuri, em Minas Gerais, a cultura do arroz tem encontrado clima propício, havendo uma produtividade, inclusive, de seis mil quilos por hectare. A lavoura, naquela região, vem se beneficiando do emprêgo da mecanização, graças especialmente à iniciativa da Sociedade Agrícola Fortuna Limitada.

Documentação precisa sôbre os méritos de cada funcionário...

O Relógio de Ponto Cartográfico "INTERNATIONAL" oferece as seguintes vantagens:

1) – AUTOMÀTICAMENTE, imprime, em azul, o tempo regulamentar, e, em vermelho, os atrasos.
2) – AUTOMÀTICAMENTE, registra na coluna de entrada e saída.
3) – AUTOMÀTICAMENTE, coloca o cartão na posição correspondente a cada dia.
4) – Permite ajuste manual à coluna de impressão.
5) – Equipado com motor elétrico síncrono, ou corda para 7 dias, onde há instabilidade de corrente elétrica.
6) – Mostrador de relógio comum.
7) – Imprime horas, minutos, mês e dia da semana, abreviadamente.
8) – Manêjo fácil, para operação exata.
9) – Equipado com dispositivo que permite a regulagem desejada dos horários de trabalho.

Relógio de Ponto Cartográfico "INTERNATIONAL"

Nas grandes emprêsas, é sempre difícil aos chefes de serviço verificar, com acêrto, o valor profissional de cada funcionário. Disso resultam descontentamentos, criando um dos mais graves problemas internos de qualquer organização. Evite ou elimine tais contingências, instalando os Relógios de Ponto Cartográficos "International", para contrôle exato de assiduidade, horas de entrada e saída, tempo de mão-de-obra, serviço de vigia etc. O testemunho fiel dos Relógios de Ponto "International" documentará os méritos, permitindo total aproveitamento de tempo e o estabelecimento de um estimulador critério de seleção e recompensa estritamente baseado no valor pessoal de cada um.

A linha dos Relógios "International" inclui: Relógios de Ponto Cartográficos • Relógios de Ponto Autográficos • Relógios de Mão-de-Obra • Relógios-Carimbo • Relógios-Mestre • Relógios-Síncronos • Relógios para Vigia • Fechaduras Registradoras e Aparelhos para Programas.

Relógios de Ponto "International"
Máquinas Hollerith
Máquinas de Escrever Electromatic

SERVIÇOS HOLLERITH S. A.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MECANIZAÇÃO

Radiotipos "International"
Máquinas de provar e compensar cheques "International"

Avenida Graça Aranha, 182 — Tel. 22-5111

SERVIÇOS I.B.M. HOLLERITH

Representantes nas principais cidades do Brasil

BOLSAS E TÍTULOS

Mercado de Câmbio

PERANTE o Congresso das Bôlsas de Valores, recentemente reunido em Quitandinha, no recinto da Exposição Internacional de Indústria e Comércio, o Sr. Henrique Guedes de Melo, vice-presidente da Bôlsa do Rio de Janeiro, apresentou uma tese sôbre o mercado de câmbio e as inversões de capital estrangeiro em títulos de bôlsas brasileiras. Revestindo-se o trabalho de real interêsse, de vez que representa um exame do nosso procedimento atual, abrimos espaço para a transcrição de seu texto, a seguir:

A TESE

O estabelecimento da taxa única de câmbio no Brasil, há pouco tempo fixada pelo nosso govêrno em Cr$ 18,50 *por dólar e na paridade de outras moedas, em obediência ao acôrdo de BRETTON WOODS, com o Fundo Monetário Internacional, tem sido objeto de nossos estudos cuidadosos.*

Admitindo-se que esta seja realmente a taxa de câmbio base para o intercâmbio comercial que mantemos com o estrangeiro, quer-nos parecer, pelas nossas observações na prática, existir a necessidade do estabelecimento, pelo govêrno, de uma taxa de câmbio múltipla, que exprima com mais realismo o valor de nossa moeda, segundo é ela cotada em mercados monetários do exterior. A criação da taxa múltipla, que chamaríamos de TAXA DE CAPITAIS e que pensamos não colidiria com o acôrdo do Fundo Monetário Internacional, pois outros países a têm adotado, como a França e a Itália, viria restabelecer e ampliar, sobremaneira, o movimento de fundos estrangeiros em busca de inversões nos nossos mercados de valores mobiliários, para não falar em outras aplicações de gênero variado. Essa taxa, é claro, não deveria ser rigidamente fixada, mas, ao contrário, sujeita à lei da oferta e da procura, guardadas as devidas proporções e sob regulamento que o govêrno baixasse.

Como é óbvio, só poderiam comprar ou vender essas moedas os bancos ou casas bancárias, devidamente autorizadas a operar em câmbio, como presentemente acontece. As vendas de moeda ou de câmbio estrangeiro, bem entendidas, moedas de curso livre e conversíveis, seriam tratadas pelos bancos diretamente ou oferecidas pelos corretores, sujeitas à legislação em vigor para tais casos e seriam aplicadas em contra partidas, turismo, aquisição no estrangeiro de artigos supérfluos, etc., devidamente comprovados. Os cruzeiros equivalentes das vendas de câmbio nesse "Mercado de Capitais" seriam aplicados na compra de bens móveis, tal como títulos do govêrno federal, estaduais e municipais, letras do Tesouro Nacional, ações e debêntures cotados em Bôlsa e negociáveis pelos corretores oficiais, no pagamento de viagens de turismo no Brasil, em obras públicas, procurando, enfim, inversões que viriam fomentar e desenvolver nossas indústrias, transportes, abastecimento dágua, nossos recursos minerais, etc. De outro lado, facilitaria a aquisição de moedas estrangeiras, embora a taxa mais alta, àqueles que, no Brasil, desejassem aplicar o seu capital em títulos de bôlsa nos mercados externos, viagens, etc.

Para confirmar nossas conclusões, citaremos casos que nos têm sido propostos a estudo, principalmente, quando da nossa última estadia nos Estados Unidos. Existem ali inúmeras firmas de investimentos, bancos, corretores e comissionistas de Bôlsa francamente interessados na inversão de capitais em nosso país, desde que se lhes ofereça uma oportunidade, uma taxa real, legal e a garantia de um eventual retôrno do capital e juros.

O assunto é por demais simples para que nos alonguemos em explicações, bastando estabelecer um fato positivo e concreto: "A firma White Weid & Cia., de Nova York, está interessada em adquirir por conta própria ou de cliente seu um lote de mil ações da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, cotadas aqui a Cr$ 400, e venderia, digamos, ao Banco do Brasil, ao City Bank ou outro qualquer, cêrca de US$ 16.500, a Cr$ 24,00, taxa aproximada a que é hoje cotado o papel moeda americano em nossos mercados de câmbio manual. Por sua vez, o Banco oferecia êsses 16.000 dólares a um interessado em comprar ações da Brazilian Traction Light and Power U. S. Steel ou títulos da Dívida Externa do Brasil, ou ainda a interessados de retôrno de capitais ou juros de importâncias aplicadas no país."

Pensamos que sòmente vantagens e muitas poderiam advir para o Brasil com a instituição de tal taxa de capitais, pois, em primeiro lugar, viria anular, pràticamente, as operações de câmbio clandestinas em curso, estimulando os negócios de compra e venda de títulos brasileiros, hoje limitados a um exíguo movimento de capitais nacionais, como é do conhecimento geral. Atrairia, pois, novos interessados em investimentos em nosso país, a par dos lucros cambiais, selos, emolumentos, sem falar nos lucros para o Tesouro, representados pelo impôsto de 1/2% das operações cambiais, afora outras.

Como sabemos, o norte americano só faz inversões através de Bôlsas, e, agora, que procuramos interessados em nos ajudar a desenvolver os nossos recursos naturais (petróleo, fôrça hidráulica, etc.), formando companhias de capital misto, quer nos parecer ser boa a oportunidade para modificar a regulamentação cambial no que diz respeito ao movimento de capitais, separando-o da taxa de comércio, de .... Cr$ 18,50, para abrir novos horizontes.

♦

A AMÉRICA LATINA CONSTITUI BOM CAMPO PARA INVESTIMENTO DE CAPITAIS

A AMÉRICA Latina oferece, aos que ali empregam seus capitais, razoáveis oportunidades comerciais, completa tranquilidade internacional, um regime suave de impostos e, tanto quanto a situação confusa do mundo permite prever, condições sociais e políticas que não põem em perigo inversões de capital privado", declarou o Dr. Alberto Lleras, Secretário Geral da Organização dos Estados Americanos e Diretor da União Pan-Americana, num discurso proferido num almôço realizado em 20 de setembro pelos participantes da Quarta Sessão Plenária do Conselho Interamericano do Comércio e Produção, que ora se verifica em Chicago. Êsse Conselho, que na realidade constitui uma verdadeira Câmara de Comércio Interamericana, foi organizado em 1941, em Montevidéu, numa reunião convocada pela Câmara de Comércio do Uruguai, na qual tomaram parte representantes de 46 instituições comerciais do Novo Mundo. A citada reunião de Chicago dedica-se inteiramente aos problemas que, na atualidade, preocupam o Continente Americano, especialmente as barreiras que dificultam o livre intercâmbio entre as nações.

Frisou o Dr. Lleras que há uma grande diferença entre os Estados Unidos e a América Latina no que se refere ao seu desenvolvimento econômico, e que o progresso das duas regiões não pode ser medido pelo mesmo padrão. O desenvolvimento econômico da América Latina está dependendo da execução rápida e eficiente, por parte dos governos latino-americanos, de um plano de organização de autarquias essenciais para o desenvolvimento dos serviços públicos, combinado com o investimento de capitais privados vindos do exterior. E' bem verdade que os Estados Unidos se engrandeceram numa outra era, no século passado, com o simples investimento de capitais privados, com pouca ou nenhuma regulamentação governamental. Porém no século atual a América Latina não poderá passar pelo mesmo ciclo. A ação reguladora dos governos, segundo o Dr. Lleras, torna-se necessária para freiar a formidável expansão de poder resultante da revolução industrial e do capitalismo moderno e prevenir os seus abusos.

O atraso econômico de muitos países americanos "não pode ser sanado senão pelo uso constante de crédito oficial, e a

consequente intervenção do Estado para promover certos empreendimentos de interêsse público, que não podem ser financiados pelo capital particular, quer nacional, quer estrangeira, continuou Lleras. "A América Latina necessita de transporte, necessita rodovias, ferrovias e veículos; energia elétrica abundante e barata; necessita mecanizar sua agricultura, e melhorar seus métodos de cultivo, e ao mesmo tempo seguir uma política dispendiosa para a conservação de seus recursos naturais restauráveis. A par disso, com os proventos oriundos de tôdas as medidas citadas, dever-se-á empreender uma campanha sistemática em favor do elemento humano, tendente a levantar o seu padrão de vida."

O Dr. Lleras declarou ainda que os países latino-americanos não pretendem que o povo dos Estados Unidos os ajude em seu progresso sem vantagens. Por isso preferem não falar de um Plano Marshall para a América Latina, e sim de instituições de crédito e de fomento, ou de bancos interamericanos, ou de sistemas de créditos para os governos latino-americanos, sempre numa base de vantagens recíprocas e de acordos a prazo longo proveitosos para os Estados Unidos."

Continuando, disse o Dr. Lleras que "existe um crescente alarme nos Estados Unidos com referência a dois fatos paralelos: diminuem as exportações ao passo que aumenta vertiginosamente a produção. Pergunto-me se essa situação de permanente desequilíbrio, (que nos últimos anos somente durante a guerra deixou de se fazer sentir) é salutar e conveniente para o hemisfério e, em última análise, para os Estados Unidos. Não. Se a produção continuar aumentando nos Estados Unidos — e isso parece ser a melhor maneira de evitar-se uma crise como a de 1929 — êste país terá que cooperar no mundo todo, porém principalmente na América Latina, com os esforços dos governos para criar mais e melhores consumidores.

O Dr. Lleras concluiu o seu discurso dizendo: "Para que se abram as comportas do progresso na América Latina torna-se necessário o investimento de capital privado estrangeiro, certo, êsse capital não encontrará boas condições para o seu desenvolvimento se os governos locais não estiverem em condições de, rápida e ativamente, levar avante uma série de empreendimentos elementares abrangendo comunicações, transporte, educação e conservação dos recursos humanos e do solo, dos quais nenhum poderá ser deixado a cargo da iniciativa privada."

MÉDIAS CAMBIAIS DE SETEMBRO DE 1948

PRAÇAS	MERCADOS	
	LIVRE	MOEDAS
	Cr$	Cr$
Londres	75,4416	—
França	0,0873	—
Portugal	0,7618	—
Hespanha	1,7096	—
Dinamarca	3,9060	—
Suécia	5,2111	—
Suíça	4,3804	—
Tcheco-Eslováquia	0,3750	—
Nova York	18,72	20,65
Uruguai	9,9574	—
Argentina	3,9030	—
Canadá	18,40	—
Bélgica — Francos Belgas	0,4271	—

◆

A BÔLSA DO RIO EM SETEMBRO

NO mês de setembro próximo passado o movimento da Bôlsa de Valores do Rio de Janeiro alcançou 255.521 títulos, negociados pelo valor venal de Cr$ 84.450.355,50; comparando êsses números com os verificados em setembro do ano próximo passado, encontra-se uma diferença para mais, na quantidade, de 92.338 títulos e uma diferença para menos, no valor, de Cr$ 42.124.128,25.

No setor da dívida pública, os maiores negócios foram realizados com Obrigações da União, de que 8.028 títulos foram transferidos por Cr$ 8.099.502,00; dentre as espécies negociadas, as de Guerra, de Cr$ 1.000,00 e Cr$ 5.000,00, centralizaram maioria absoluta, não obstante terem sido transferidas com uma desvalorização de 32,7% em relação ao valor nominal. Das apólices da União, foram negociadas 11.149, valendo Cr$ 7.541.986,00. Das dos Estados, nada menos de 15.606 mudaram de mão, representando um valor venal de Cr$ 4.656.171,50. Do Distrito Federal, 4.812, importando em Cr$ 814.774,00 e de outros municípios, 549, representando Cr$ 103.043,00.

Os negócios com ações de bancos foram feitos em tôrno de 13.504 papéis, representando Cr$ 2.828.455,00. Destacou-se das demais uma operação envolvendo 7.822 ações preferenciais do Banco de Crédito Pessoal, negociadas com uma valorização de 24,4%. 1.925 títulos do Banco da Prefeitura foram vencidos com depreciação de 14,3%.

De companhias de seguros foram vendidas 6.728 ações, no valor de Cr$ ..... 4.367.200,00; das companhias de tecidos, 1.216, valendo Cr$ 485.760,00 e das companhias de transporte, 232 ações pelo valor venal de Cr$ 30.314,00.

Os negócios com ações de companhias diversas feitos em tôrno de 180.352 ações, montaram a Cr$ 51.353.425,50. A maior transação feita neste grupo foi com 155.200 ações ordinárias da Ultragás, vendidas pelo valor venal de Cr$ ..... 44.500.462,50, com uma valorização de 43,3% sôbre o nominal.

◆

TAXA CAMBIAL

O GOVÊRNO do México fixou, no dia 4 de outubro corrente, a taxa cambial que servirá de base para os direitos de importação e exportação, em

Êste número foi Microfilmado
pela
Companhia Auxiliar de Serviços de Administração
Av. Almirante Barroso, 91 - 4.º andar - Tel: 42-9777
DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM
O OBSERVADOR está habilitado à reprodução em microfilme positivo, de quaisquer dos artigos contidos no mesmo, bastando para isso que os interessados se dirijam à Administração da Revista:
Avenida Graça Aranha, 182 - 8 º andar - Tel: 42-5519

6.85 pesos mexicanos por dólar americano, em vez de 6.50, que foi a taxa usada em setembro.

◆

EMPRÉSTIMO

O EXPORT-Import Bank anunciou a autorização de um crédito no valor de 1.500.000 dólares à Nacional Financiera S. A. — uma agência financeira do govêrno mexicano. O crédito é destinado a proporcionar o financiamento necessário para uma companhia de aço daquela República.

◆

EMPRÉSTIMO PARA A GRÃ-BRETANHA

SIR Stafford Cripps, Chanceler do Exchequer e Ministro dos Negócios Econômicos da Grã-Bretanha, em visita aos Estados Unidos, declarou, no dia 3 de outubro, que seu país iria assinar um acôrdo para um empréstimo de $300 milhões de dólares com a Administração da Cooperação Econômica. Êste crédito estaria destinado à aquisição de maquinaria e uma série de outros produtos que se destinam à recuperação industrial da Grã-Bretanha.

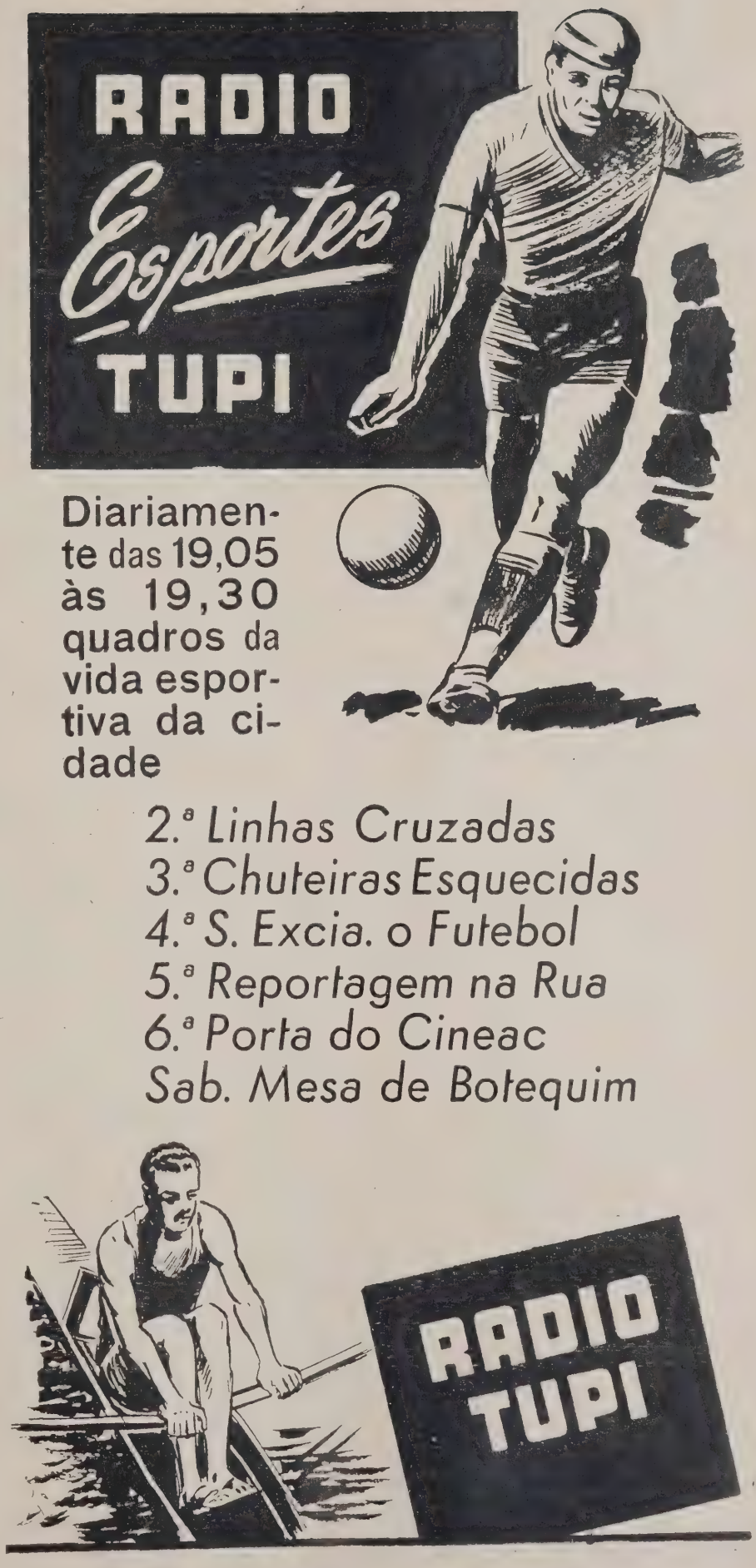
As negociações com outros países, para empréstimos a serem concedidos pela ECA, prosseguem num ambiente de otimismo, acreditando-se que o acôrdo com a Grã-Bretanha possa pôr têrmo ao impasse que impossibilitou a aplicação do programa de empréstimos pelo Plano Marshall. E' sabido que os países beneficiários protestaram contra a taxa de juros de 3% e às condições de amortização.

A Administração da Cooperação Econômica destinou cêrca de $500 milhões para financiar projetos de recuperação industrial nos primeiros seis meses da aplicação do Plano Marshall. Entretanto, até agora apenas um empréstimo foi aprovado: o de $2,3 milhões para a indústria pesqueira de Islândia.

Há algumas semanas, a Administração da Cooperação Econômica informou que estava negociando com oito países empréstimos num total de $700 milhões. Além da Grã-Bretanha, foram citadas a França, a Itália, a Holanda, as Índias Orientais Holandesas, a Noruega e a Irlanda.

Sabe-se que os beneficiários pleitearam condições mais liberais, idênticas às estabelecidas para o empréstimo de $,7 bilhões à Grã-Bretanha em 1946. Êsse acôrdo não requer amortizações nos primeiros cinco anos, e na tabela de amortização, abrangendo 50 anos, figura a cláusula que permitirá o abandono dos 2 por cento de juros nos anos de condições desfavoráveis.

A Administração da Cooperação Econômica dispõe de $1 bilhão para emprestar. O Congresso, ao dotar o programa da recuperação européia com $5,3 bilhões, estipulou que os países participantes deverão aceitar $1 bilhão a título de empréstimo, em condições a combinar.



A Bahia-Minas Abre Novos Horizontes

O coronel Adalberto Pompílio da Rocha Moreira é sobejamente conhecido nas altas esferas militares e administrativas, tendo desempenhado funções importantes, entre as quais as de comandante do Batalhão de Guardas e do Corpo de Bombeiros, onde se houve de maneira a merecer aplausos gerais.

Pois indicado pelo presidente da República, o coronel Adalberto Pompílio da Rocha Moreira desempenha atualmente o cargo de diretor da Estrada de Ferro Bahia-Minas, exercendo essas funções desde abril do corrente ano. Apesar do curto espaço de tempo que medeia entre aquela data e a presente o ilustre administrador da Bahia-Minas pôde demonstrar suas inequívocas qualidades para a importante missão que lhe foi confiada, desenvolvendo um plano de trabalho que está surtindo os melhores efeitos e com grandes benefícios para a extensa região servida pela referida ferrovia.

Percebendo a necessidade de intensificar o tráfego naquela importante região, o diretor da Bahia-Minas adotou para logo medidas que possibilitassem êsse desideratum. Entre essas medidas se contaram o empedramento da linha, os serviços de reconstrução da ponte metálica de Carlos Chagas, a aquisição para êsse empreendimento de material de construção moderníssimo, como compressores, arrebitadores, etc., o início da construção de uma grande reprêsa para uma usina elétrica afim de fornecer energia à oficina geral da Estrada situada em Ladainha, etc.

Os planos estabelecidos para a construção dessa importante obra oferece uma grande economia, pois diferem inteiramente do anterior sistema, com bases na linha, o que acarretaria grandes despesas.

Não ficou apenas nisso o coronel Adalberto Pompílio da Rocha Moreira, pois providenciou junto ao Ministério da Viação e Obras Pública a remessa de perfuratrizes, no sentido de fornecer às locomotivas, água nos pontos indispensáveis, inclusive Caravelas, terminal da linha, cuja população ainda bebe água trazida nos "tenders" das locomotivas, vencida uma distância de trinta quilômetros.

Outro empreendimento digno de destaque é o que visa melhoramentos na sede, assim como a adoção de medidas tendentes a normalizar o tráfego, aumentando-lhe, ao mesmo tempo, a capacidade do transporte em geral.

Como se vê, não podia ter sido mais feliz o govêrno da República, entregando ao ilustre administrador a direção da Bahia-Minas, que pode agora ampliar suas atividades, servindo mais ainda a uma extensa e rica região, que de maneira tão sensível pesa na balança econômica do país.

VIAS DE COMUNICAÇÃO

Marinha Mercante

O RELATÓRIO apresentado ao Ministro da Viação pela Diretoria do Lloyd Brasileiro, correspondente ao exercício de 1947, *oferece um panorama bem mais satisfatório das condições de nossa marinha mercante, isto considerando que aquela emprêsa, do Patrimônio Nacional, é a mais importante das nossas organizações armadoras. Passando uma breve revista ao compacto volume, verificamos de início que, no exercício passado, houve um "superavit" de* Cr$ 21.334.698,30, *do qual, feito o desconto do "deficit" de exercícios anteriores, na ordem de* Cr$ 6.696.599,90, *restou um resultado parcial econômico de* Cr$ 14.638.098,40. *Feitas as deduções para fundos e reservas, sobrou um resultado final econômico de* Cr$ 9.022.971,80.

O ponto alto do documento em aprêço é, sem dúvida, aquêle que diz respeito à renovação da frota, tarefa em que o Lloyd vem se empenhando desde alguns anos e que, no próximo passado, logrou atingir ao seu clímax. Entraram em tráfego, em 1947, *nada menos de* 12 *navios tipo "Rio", destinados a prestar serviços nos serviços de cabotagem e outros* 11, *classe "Lóide", na linha norte-americana; semelhante acréscimo de unidades novas aumentou as despesas da emprêsa de* Cr$ 9.911.946,60, *enquanto que na receita influiu uma elevação que atingiu a* Cr$ 83.352.644,90.

Os 12 navios tipo "Rio" incorporados em 1947 são parte dos 18 adquiridos do govêrno dos Estados Unidos, por intermédio da United States Maritime Commission; são unidades classificadas na sua origem como "CI-MA-VI", de 5.850 toneladas *deadweight;* os 11 barcos de longo curso, empregados nas linhas entre o Brasil e os portos norte-americanos, tipo *Ingall's,* têm 7.900 toneladas *deadweight,* tendo sido construídos especialmente para o Lloyd pela Canadian Vickers Ltd. Ficaram, para ser entregues em 1948, um total de 15 navios, sendo 6 do tipo "CI-MA-VI" e 9 do tipo Lóide.

Cuida, agora, o Lloyd de renovar a sua frota de passageiros tanto para as linhas de cabotagem como para as linhas européias, e, neste particular, conta com a parte relativa ao assunto do Plano SALTE, onde estão previstas as aquisições necessárias, de 3 navios de passageiros para as linhas costeiras e 5 navios mistos para as linhas internacionais.

Assim sendo, do plano de renovação da frota, que compreende a incorporação de 42 novas unidades, está cumprida já parte destacada num total de 27 unidades, representando uma tonelagem bruta de .... 117.716 toneladas, líquida de 67.165 tons., tonelagem *deadweight de* 175.608 e capacidade de carga de 157.960 toneladas. Restaram de 1947, para serem recebidos no curso do presente ano, 15 navios, compreendendo uma tonelagem bruta de 71.502, líquida de 40.899 tons., 106.200 *deadweight* e capacidade de carga de 96.330 toneladas.

Além desta parte de maior vulto cumpre destacar que foram adquiridas embarcações auxiliares — cinco barcaças de madeira para o serviço do pôrto de Aracati, no Ceará, no valor de Cr$ 772.381,10, e, para 1948, foram programadas as seguintes aquisições: 5 rebocadores para serviços portuários, 20 alvarengas de 400 toneladas e 20 alvarengas de 200 toneladas.

Obedecendo ao planejamento geral, cuja execução vem sendo sistematizada, foi elaborado um programa administrativo para 1948, independente dos trabalhos de rotina, programa êsse que se apoia, em linhas gerais, nos seguintes pontos:

1) *Renovação da frota*: a) recebimento dos restantes navios cargueiros adquiridos nos Estados Unidos da América e no Domínio do Canadá; b) aquisição de navios de passageiros através do plano SALTE.

2) *Linhas de Navegação*: a) intensificação das linhas já existentes; b) criação de novas linhas de longo curso, de acôrdo com as necessidades; c) estabelecimento dos respectivos calendários, de modo a assegurar regularidade no tráfego.

3) *Estaleiros*: a) reaparelhamento das oficinas; b) instalação do abastecimento dágua, para as linhas de Mocanguê Pequeno e Conceição, diretamente do continente; c) conclusão do novo cais do lado norte da Ilha de Mocanguê Pequeno; d) prosseguimento da montagem da usina têrmo-elétrica para o fornecimento de fôrça e luz às oficinas; e) prosseguimento dos estudos para a construção da vila operária.

4) *Reestruturação Administrativa*: a) ultimação da reestruturação administrativa, com a organização do Quadro de Agências Estrangeiras; b) elaboração dos regimentos dos serviços e do sistema de promoções, como corolário do Regulamento já apresentado ao govêrno e em vias de ser baixado.

5) *Orçamento*: a) execução de medidas financeiras especiais, a fim de enfrentar os compromissos assumidos com a aquisição da nova frota; b) adoção de uma drástica política de compressão de despesas; c) promoção de meios junto às autoridades competentes no sentido de conseguir a abertura dos créditos necessários à liquidação das contas do govêrno; d) mecanização e racionalização dos serviços, onde fôr mais oportuno, para obtenção de um maior rendimento em bases mais econômicas.

◆

TRÁFEGO FERROVIÁRIO

ENTRE 1934 e 1945 a extensão em tráfego das ferrovias, no Brasil, evoluiu de 33.106 km para 35.280 quilômetros. O número de locomotivas evoluiu, entre os mesmos anos, de 3.404 para 3.698, o de carros de passageiros, de 3.717 para 4.064 e o de vagões de 43.987 para 54.294. Atendendo à rêde com êste equipamento, foram transportados, em 1934, 4.122.465 milhares de passageiros-quilômetro, 119.805 milhares de toneladas-quilômetro de bagagens e encomendas e 3.696.661 milhares de toneladas-quilômetro de mercadorias; em 1945, o volume de passageiros-quilômetro elevou-se a 9.034.998 milhares, o de toneladas-quilômetro de bagagens e encomendas a 277.980 milhares e o de mercadorias, a 7.416.298 milhares de toneladas-quilômetro.

Comparando-se os dados referentes a 1934 e 1945, deduzem-se as seguintes percentagens de aumento verificado na movimentação dos transportes e no equipamento que a efetivou:

Passageiros	+	122%
Carros	+	10%
Tons.-quilômetro de bagagens encomendas e mercadorias ..		102%
Tons.-quilômetro de passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias		104%
Locomotivas		8%

Examinando os resultados financeiros de exploração, compreendendo as receitas e despesas de tôdas as nossas estradas de ferro e os saldos obtidos, formulou a Comissão do Ministério da Viação e Obras Públicas, incumbida de proceder aos estudos de revisão do plano de Viação Nacional de 1934, considerações dentre as quais ressalta o saldo financeiro, que tendo sido de 91.566 milhares de cruzeiros de 1934, atingiu em 1943 à soma de 155.136 milhares, ou seja um aumento de 305%. No entanto, observa-se que a movimentação de pessageiros, bagagens, encomendas e mercadorias, de que essas receitas provieram, cresceu apenas de 104 por cento. Conclui-se, daí, que o aumento da receita se fêz especialmente tendo em conta os aumentos de tarifa.

Ocorre, porém, que o saldo total da rêde ferroviária, que foi de 11% de sua receita em 1934, caiu a 4,7% em 1945. E, em 1946 e 1947, a situação das estradas de ferro brasileiras, em conjunto, tornou-se deficitária. Considerando êstes aspectos, diz aquela comissão: "Isso bem focaliza o problema crucial da rêde ferroviária brasileira, seja qual fôr a natureza de sua propriedade, pública ou privada — necessidade premente de baixar o custo de produção da tonelada-quilômetro pe-

la intensificação da densidade de tráfego, pelo emprêgo de material rodante e de tração poderoso e eficiente, pela retificação dos traçados reduzindo-lhes as resistências acidentais.

"A necessidade de aumentar a densidade de tráfego contraria a extensão imoderada da rêde ferroviária e seu prolongamento a zonas fracamente povoadas, com produção escassa e de reduzido valor.

"Por outro lado, a ida da estrada de ferro a regiões economicamente inexpressivas, com a finalidade política e administrativa de integrar na comunidade brasileira populações que aí habitem, não tem mais a importância que antes apresentava. Essa integração inteiramente se opera pela aviação e pelo rádio.

"E o papel pioneiro de despertar essas zonas e de aí criar riquezas, cabe às estradas de rodagem."

E, concluindo seu ponto de vista, diz a Comissão: "A extensão de rêde ferroviária brasileira quando não exigida para a interligação de sistemas regionais já existentes, deve-se processar, portanto, apenas sob critérios econômicos e, eventualmente, militares".

LINHAS FERROVIÁRIAS EM TRÁFEGO DESDE 1946

O MINISTÉRIO da Viação e Obras Públicas procedeu o levantamento das linhas ferroviárias em tráfego a partir de 1946, sendo o seguinte o resultado dêsse trabalho:

Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 81 quilômetros; para a E. F. Central do Brasil, 141.735 metros; para a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, 18.470 metros, e E. F. Noroeste do Brasil, 10.860 metros, no total de 251.885 metros.

Foram preparados ainda trechos de linhas com 684.246 metros de trilhos, que deverão ser inaugurados no dia 29 de outubro pelo Presidente da República.

Êsses trechos foram construídos pela Central do Brasil 216.081 metros; Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, 89.460 metros; E. F. Noroeste do Brasil, 90.702 metros; 1.º Batalhão Ferroviário, 98.913 metros; 2.º Batalhão Ferroviário, 29 quilômetros e DNEF, 160.180 metros.

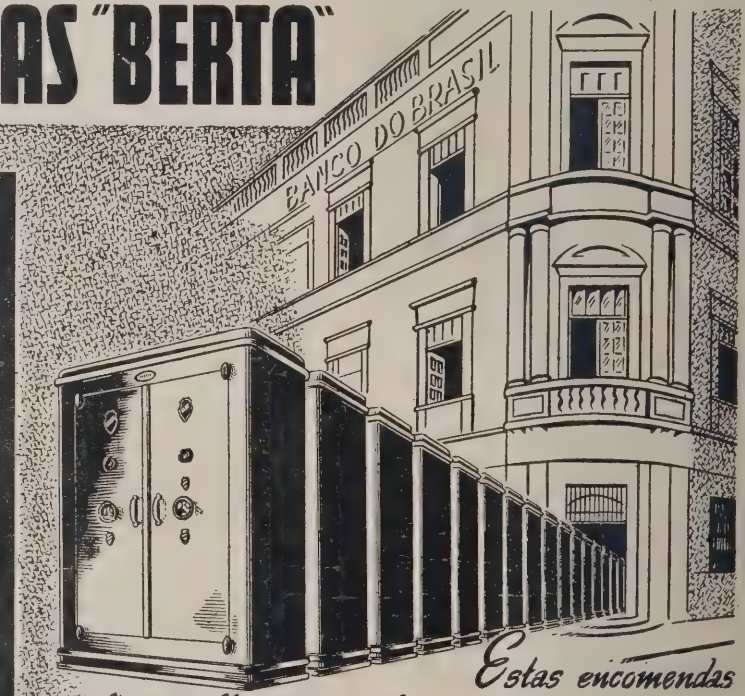
Em 1950 estarão em tráfego mais 1.762.282 metros.

INTENSA PROCURA DE AUTOMÓVEIS

CONTINUA intensa a procura de automóveis no mercado norte-americano, observando-se uma acumulação de pedidos. Recentes estudos levados a efeito chegaram à conclusão de que a alta de preços não produziu efeito algum sôbre a procura de carros novos de passageiros.

Segundo recente relatório da Associação Norte-americana dos Comerciantes de Automóveis, o acúmulo de pedidos não satisfeitos alcança um total de 7.300.000 unidades. As fábricas concordam que neste total estão incluídos muitos pedidos em duplicata e que muitas pessoas cancelariam suas encomendas caso a entrega pudesse ser feita imediatamente.

A produção automobilística do corrente ano será uma das maiores já alcançadas, podendo mesmo aproximar-se do total atingido em 1929, 3.538.420 unidades. Contudo, se êste nível de produção fôsse alcançado, o número de carros de passageiros não iria além de 3.900.000, sendo o restante caminhões e ônibus.

A maior parte do dinheiro de todo Brasil está confiado à guarda de
COFRES E PORTAS "BERTA"
185 COFRES COURAÇADOS
BERTA
65 PORTAS PARA CASA FORTE PARA O BANCO DO BRASIL


Estas encomendas são a melhor prova de confiança do maior estabelecimento de crédito do país nos artefatos da
FÁBRICA BERTA
ALBERTO BINS PÔRTO ALEGRE
Fábrica Metalúrgica Berta S. A.

BANCOS & MOEDAS

Um Semestre Bancário

O RESUMO do movimento bancário do país nos seis primeiros meses do ano, divulgado pelo Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda, se não indica fatôres de melhoria da situação, denuncia pelo menos uma certa redução no índice depressivo. E' possível que êste índice tenha voltado a se impor mais violentamente nos meses imediatos, do segundo semestre, mas por enquanto não temos dados concretos neste particular.

O valor dos empréstimos, que em 31 de dezembro era de 46.538.533 milhares de cruzeiros, atingiu, em 30 de junho, a 48.732.335 milhares, sendo de notar que a maior parcela de aumento verificou-se nas operações em contas correntes. Já os depósitos evoluíram com maior desembaraço, passando de 51.808.893 milhares em 31 de dezembro, para 54.291.304 milhares de cruzeiros em 30 de junho. A caixa em moeda corrente foi quem demonstrou menos vigor. Tendo sido de 3.518.556 mil cruzeiros em fins do ano, em meados dêste vêio a ser de 3.667.286 milhares.

Enquanto a relação da caixa para o total dos depósitos, em junho, voltou a ser a média de 1947, isto é, 6,8%, a posição do mesmo fator em face dos depósitos à vista passou a ser 9,5%, quando a média do ano anterior fôra de 9,4%. A relação entre empréstimos e depósitos foi, em junho, de 89,9%, contra 89,2% da média de 1947.

Outros números de largo interêsse, no exame da situação, são os que compõem os meios de pagamento. O meio circulante continuou sofrendo uma pequena contração. Em 31 de dezembro as estatísticas oficiais acusavam um meio circulante de 20.399 milhões e, em junho, de 20.378 milhões; a diminuição foi, por conseguinte, de 21 milhões de cruzeiros. Se tomarmos como ponto de partida o volume do meio circulante em 31 de dezembro de 1946 — 20.494 milhões — verificaremos que, ao cabo de ano e meio de esforços, o govêrno logrou proceder uma redução de 116 milhões de cruzeiros.

A moeda escritural, que em 31 de dezembro próximo passado atingia a 29.739 milhões, ascendeu a 31.112 milhões, aumentando de 273 milhões.

A posição dos empréstimos pelos principais centros bancários do país, era em fins de junho, a que se segue:

Distrito Federal	17.460
São Paulo	14.201
Minas Gerais	6.944
Rio Grande do Sul	2.789
Pernambuco	1.516
Bahia	1.375
Estado do Rio	1.115
Total	44.400

Os depósitos, na mesma época, se concentravam da seguinte maneira:

Distrito Federal	20.163
São Paulo	17.812
Minas Gerais	5.119
Rio Grande do Sul	3.035
Pernambuco	1.630
Estado do Rio	1.226
Bahia	1.179
Paraná	1.095
Total	51.259

Êstes números deixam patente a centralização dos negócios. Se verificamos onde está concentrada a maioria dos recursos de caixa em moeda corrente, teremos, então, mais clara ainda, a situação bancária:

São Paulo	1.247
Distrito Federal	817
Minas Gerais	467
Rio Grande do Sul	286
Pernambuco	151
Rio de Janeiro	126
Paraná	124
Bahia	110
Total	3.328

◆

CESSOU O SUBSÍDIO

A RODÉSIA do Sul concordou em cessar o subsídio que vinha pagando aos produtores de ouro, conforme informação divulgada pelo "Journal of Commerce". Acrescenta o respectivo jornal que a Rodésia cedeu, dessa forma, aos protestos do Fundo Monetário Internacional.

◆

OS BANCOS SUÍÇOS

NEGÓCIOS que avultam a 200 bilhões, depósitos que somam 18 bilhões 800 milhões, fundos próprios no valor de 2 bilhões e 200 milhões — estabelecimentos e sucursais num total de 3.617, e 20 mil empregados e outras pessoas aos seus serviços: eis o quadro que reflete a importância atual dos bancos suíços, os quais, em 1946, fizeram girar 10 vêzes os depósitos de sua freguesia para um volume de negócios cem vêzes superior aos seus próprios capitais.

Uma grande parte dessa atividade é reservada ao comércio e à indústria, cujas importações e exportações foram por êles financiadas, no ano passado, com mais de 8 bilhões de francos. Sendo a Suíça um dos raros mercados livres de divisas na Europa, seus estabelecimentos de crédito participam, no comércio mundial, com avultados negócios de trânsito; suas intervenções constituíram, depois da guerra, um dos mais eficazes fatôres do restabelecimento das relações comerciais e da reconstrução dos países devastados pelas hostilidades. No entanto, êsses algarismos eloquentes não limitam a atividade bancária suíça. Os investimentos e o financiamento a longo prazo de emprêsas independentes, notadamente no setor da eletricidade, lograram encomendas muito importantes para suas principais indústrias de exportação.

Os créditos internacionais, concedidos indiretamente na Suíça por emissão de títulos estrangeiros, e a administração

ELIAS MOYSÉS FILHOS

CEREAIS E CONSERVAS POR ATACADO

RUA GUAICURÚS, 624/628

FONE 2-7477

END. TELEGRÁFICO

FILHOS

★

BELO HORIZONTE

MINAS GERAIS

dos bens confiados a êste país, são outros tantos aspectos da atividade criadora dos seus estabelecimentos bancários, atividade a que se pode acrescentar ainda tôdas as tarefas desempenhadas — gratuitamente, por conta da coletividade. E a intervenção eficaz dos bancos nos mercados mundiais se deve, em grande parte, à economia popular.

Para uma população de 4 milhões de habitantes, os bancos emitiram mais de 5 milhões de cadernetas de um valor médio de cêrca de 1.500 francos. Êsse número elevado de cadernetas caracteriza claramente a sólida distribuição da propriedade suíça em capitais, fazendo sobressair a grande importância dos bancos entre o povo suíço. A respeito dos bens estrangeiros confiados à Suíça (avaliados em alguns bilhões de francos) foram recentemente emitidas diversas críticas. Os bens estrangeiros na Suíça são o resultado de um desenvolvimento que data de mais de cem anos; outrora, êsses capitais contribuíam, com partes importantes, para a edificação de sua rêde de comunicações e para a criação de suas indústrias, facilitando ainda notadamente a encampação das estradas de ferro pela Confederação. Na hora atual, também o capital estrangeiro participa de modo considerável no financiamento da dívida do Estado, dos cantões e dos municípios.

Êsses bens, quando empregados em títulos suíços — é êsse o caso em proporção muito grande — pagam impôsto sôbre os cupões e o impôsto antecipado (30 por cento sôbre a renda), tal como os rendimentos auferidos pelos fundos em depósito nos Estados Unidos e sob administração suíça, que também são diminuídos de 30% em proveito das autoridades fiscais americanas. E' pois absolutamente errado pretender que os bens estrangeiros na Suíça representam a proteção indigna de capitais subtraídos ao fisco. Pelo fato de terem sido colocados na Suíça durante duas guerras mundiais, conseguiram êsses bens estrangeiros manter intata sua substância. Constituem assim reservas latentes em divisas fortes para seu país de origem. E' quase certo que, fora das fronteiras da Suíça, êsses capitais teriam sido destruídos ou sequestrados pelo poderio de ocupação, a menos que se não tivessem fundido anteriormente no turbilhão das experiências monetárias ou desaparecido sob os golpes da política de espoliação praticada por alguns governos.

Banco Cruzeiro do Sul de São Paulo S. A.

Capital: Cr$ 30.000.000,00 — Reservas: Cr$ 16.854.306,30

Capital Realizado: Cr$ 20.000.000,00 — Aumento de Capital: Cr$ 10.000.000,00

Operações iniciadas em 1.º de Outubro de 1943 — Carta Patente N.º 3.043 de 15/9/1943

MATRIZ: Rua da Quitanda, 144 — Enderêço Telegráfico: "Bancruze" — S. Paulo.

FILIAL DO RIO DE JANEIRO: Rua da Candelária, 4

BALANÇO REALIZADO EM 30 DE SETEMBRO DE 1948

Compreendendo as operações da Matriz, da Filial do Rio de Janeiro e das Agências de: Avaré, Central (S. Paulo), Cerqueira César, Conchas, Fartura, Franca, Gália, Garça, Herculândia, Ipauçu, Ipiranga (S. Paulo), Leme, Miguelópolis, Mogi das Cruzes, Patrocínio do Sapucaí, Penha (S. Paulo), Pirajuí, Pompéia, Presidente Bernardes, Quintana, Rancharia, Santo Amaro (S. Paulo) e Santos.

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONÍVEL			
CAIXA			
Em moeda corrente		34.469.047,10	
Em depósito no Banco do Brasil S/A		89.462.928,70	
Em depósito à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		7.543.984,00	
Em outras espécies		102.399,10	131.578.358,90
REALIZÁVEL			
Letras do Tesouro Nacional		149.175,00	
Empréstimos em C/correntes	190.813.571,00		
Títulos descontados	284.040.856,10		
Agências no País	68.186.912,30		
Correspondentes no país	30.318.109,50		
Capital a realizar	4.840.400,00		
Outros créditos	3.932.780,60	582.132.629,50	
Imóveis		2.379.914,40	
Títulos e valores mobiliários:			
Obrigações de Guerra dep. no Banco do Brasil S/A, no valor nominal de Cr$ 7.543.900,00, à ordem da Superintendência da Moeda e do Crédito		5.577.348,20	590.239.067,10
IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		1.329.524,30	
Móveis e utensílios		5.228.727,70	
Material de expediente		1.693.455,60	
Instalações		2.573.691,60	10.825.399,20
RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos		3.136.293,30	
Impostos		245.918,70	
Despesas gerais e outras contas		4.407.328,60	7.789.540,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		72.002.009,90	
Valores em custódia		16.454.709,00	
Títulos a receber de c/alheia		237.514.227,30	325.970.946,20
TOTAL			**1.066.403.312,00**

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
NÃO EXIGÍVEL			
Capital	20.000.000,00		
Aumento de capital	10.000.000,00	30.000.000,00	
Fundo de Reserva legal		1.091.000,00	
Fundo de previsão		4.689.880,00	
Outras reservas		11.073.426,30	46.854.306,03
EXIGÍVEL			
DEPÓSITOS:			
À vista e a curto prazo			
De poderes públicos	789.211,70		
Em c/corrente sem limite	351.352.269,40		
Em c/correntes limitadas	51.745.770,80		
Em c/correntes populares	4.218.064,30		
Em c/correntes sem juros	13.801.016,80		
Em c/correntes de aviso	29.991.337,50		
Outros depósitos	1.867.246,20	453.764.916,70	
A prazo:			
A prazo fixo		107.720.654,30	
SUB-SOMA		561.485.571,00	
OUTRAS RESPONSABILIDADES			
Agências no país	64.217.471,10		
Correspondentes no país	50.163.039,60		
Ordens de pagamentos e outros créditos	391.921,90		
Dividendos a pagar	175.311,90	114.947.744,50	676.433.315,50
RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados e outras contas			17.144.744,00
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantia e em custódia		88.456.718,90	
Depositantes de títulos em cobrança no país		237.514.227,30	325.970.946,20
TOTAL			**1.066.403.312,00**

SÃO PAULO, 4 DE OUTUBRO DE 1948

Dr. Ricardo Jafet — Presidente
Gladston Jafet — Vice-Presidente
C. D'Agostino — Superintendente

Antônio Alfredo D'Agostino — Gerente
Jordão Mendes da Silveira Júnior — Contador

PAPEL-MOEDA EM CIRCULAÇÃO

CONVENCIONANDO o índice 100 como representativo do papel-moeda em circulação a 31 de dezembro de 1900, quando o meio circulante dispunha de 699,6 milhões de cruzeiros, na mesma data de 1947 o índice era de 2.916 e o volume de papel-moeda atingia 20.398,6 milhões de cruzeiros. Ao encerrar-se o ano de 1946, o índice, que alcançou, então, o máximo no curso de todo o período de 1900-1947, foi de 2.929.

Os dados acima, permitem verificar que, com exceção dos anos de 1901 a 1906, os índices referentes ao total do papel-moeda em circulação sempre se mantiveram em nível superior a 100.

Ao longo do tempo, pois, prevaleceu a tendência ascensional. Todavia, refletindo a orientação da política financeira da administração nacional da época, bem como os efeitos da crise econômica irrompida em 1929, o ano de 1930 (índice 406) acusou queda acentuada no meio circulante em relação a 1929 (índice 485). O ritmo do aumento só iria restabelecer-se em 1935, quando o índice ascendeu a 516.

A partir daí, os acréscimos se tornaram maiores de ano para ano, mas foi durante a guerra que êles passaram a configurar com mais viva nitidez o fenômeno da inflação. Em 1940, estávamos com 5.185,2 milhões de cruzeiros em circulação (índice 741); em 1941, o montante subia a 6.646,5 milhões (índice 950); em 1942, 8.237,8 milhões (índice 1.177); em 1943, 10.980,8 milhões (índice 1.570); em 1944, 14.462,0 milhões (índice 2.067); em 1945, 17.535,3 milhões (índice 2.506); em 1946, 20.493,9 milhões (índice 2.929); e, em 1947, 20.398,6 milhões (índice 2.916).

MEIO CIRCULANTE NA SUÉCIA

O AUMENTO do meio circulante na Suécia desenvolveu-se no ritmo que se vê abaixo, em milhões de coroas:

ANOS	Notas em circulação no fim do ano
1938	980
1942	1.910
1943	2.161
1944	2.375
1945	2.782
1946	2.877
1947	2.895
1948 (março)	2.730

Com semelhante crescimento, criou-se um poder de compra que, exercendo-se num mercado em que as mercadorias disponíveis não abundavam, provocou um aumento de importações e uma simultânea redução de exportações.

AUMENTO DE CAPITAL

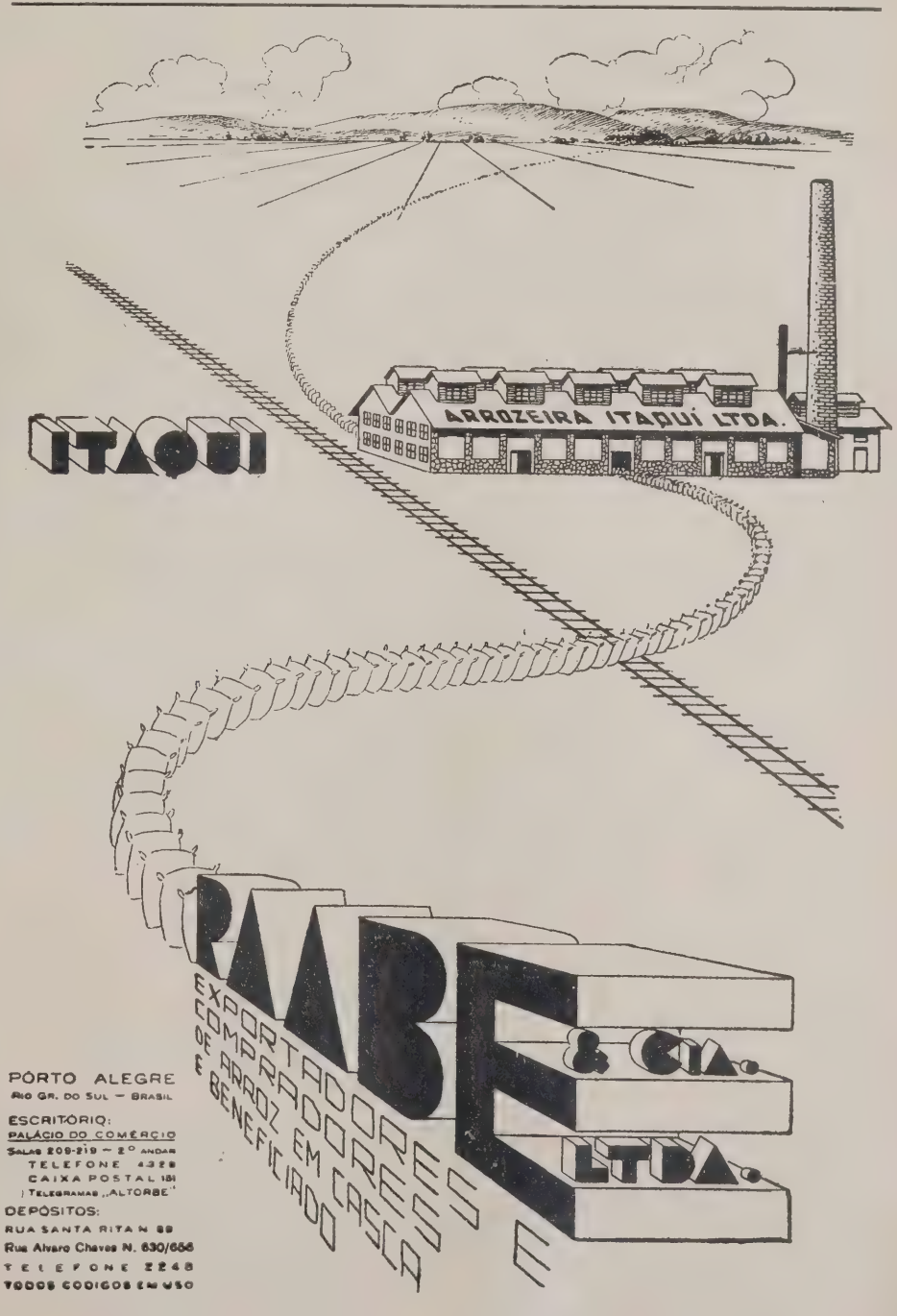
O PRESIDENTE da República aprovou o aumento de doze milhões para quarenta milhões de cruzeiros, do capital destinado às operações no país do Banco Ítalo-Belga S. A., com sede em Antuérpia, na Bélgica, de acôrdo com as decisões do seu conselho de administração, em reuniões de 22 de dezembro de 1947 e 25 de junho de 1948.

NAVEGAÇÃO DO RIO AMAZONAS

O Sr. ROBERT C. Lee, vice-presidente da Moore-McCormack Lines, que recentemente visitou a bacia do Amazonas, declarou em Nova York que dentro em pouco será inaugurado o primeiro serviço regular de vapores norte-americanos no Rio Amazonas, até Manaus.

A nova linha utilizará inicialmente cinco vapores de carga, esperando-se que no próximo ano já possa utilizar também navios de passageiros.

Depois de várias considerações sôbre o futuro econômico da Amazônia, o Sr. Lee disse que a abertura de estradas até os rios tornará possível a exportação de um grande número de artigos de real interêsse para o mercado norte-americano, tais como castanhas, couros e peles, vários tipos de madeiras duras, bem como sorva, matéria prima empregada na fabricação do chiclet e vários outros produtos tropicais.



FALA-SE em muitos lugares no decréscimo impressionante da produção. Como evitá-lo? Como elevar o seu nível? Uma das condições para obter, do trabalhador, um máximo de produção, é a manutenção da sua tranquilidade de espírito. Isso se consegue, em grande parte, estabelecendo o seguro de vida em grupo, que beneficia a todos os auxiliares de qualquer organização. E êles, trabalhando mais satisfeitos, produzem muito mais. Adote essa medida humana e inteligente. Para o seguro em grupo não há limite de idade; não é preciso exame médico. Custa muito pouco, é de rápida liquidação e pago por morte, seja qual fôr a causa.

FIRME como o Pão de Assucar
SUL AMERICA

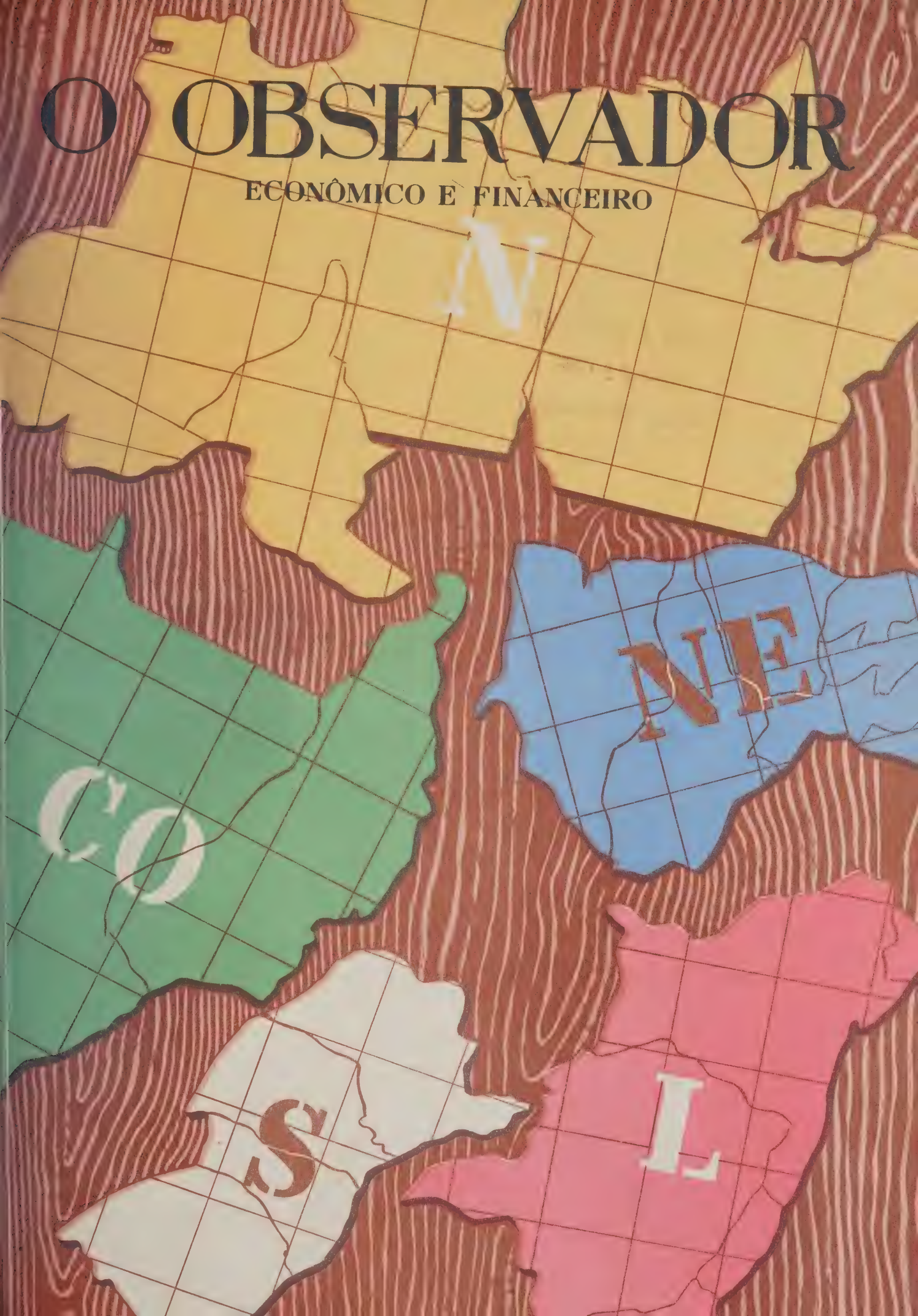
Sul America

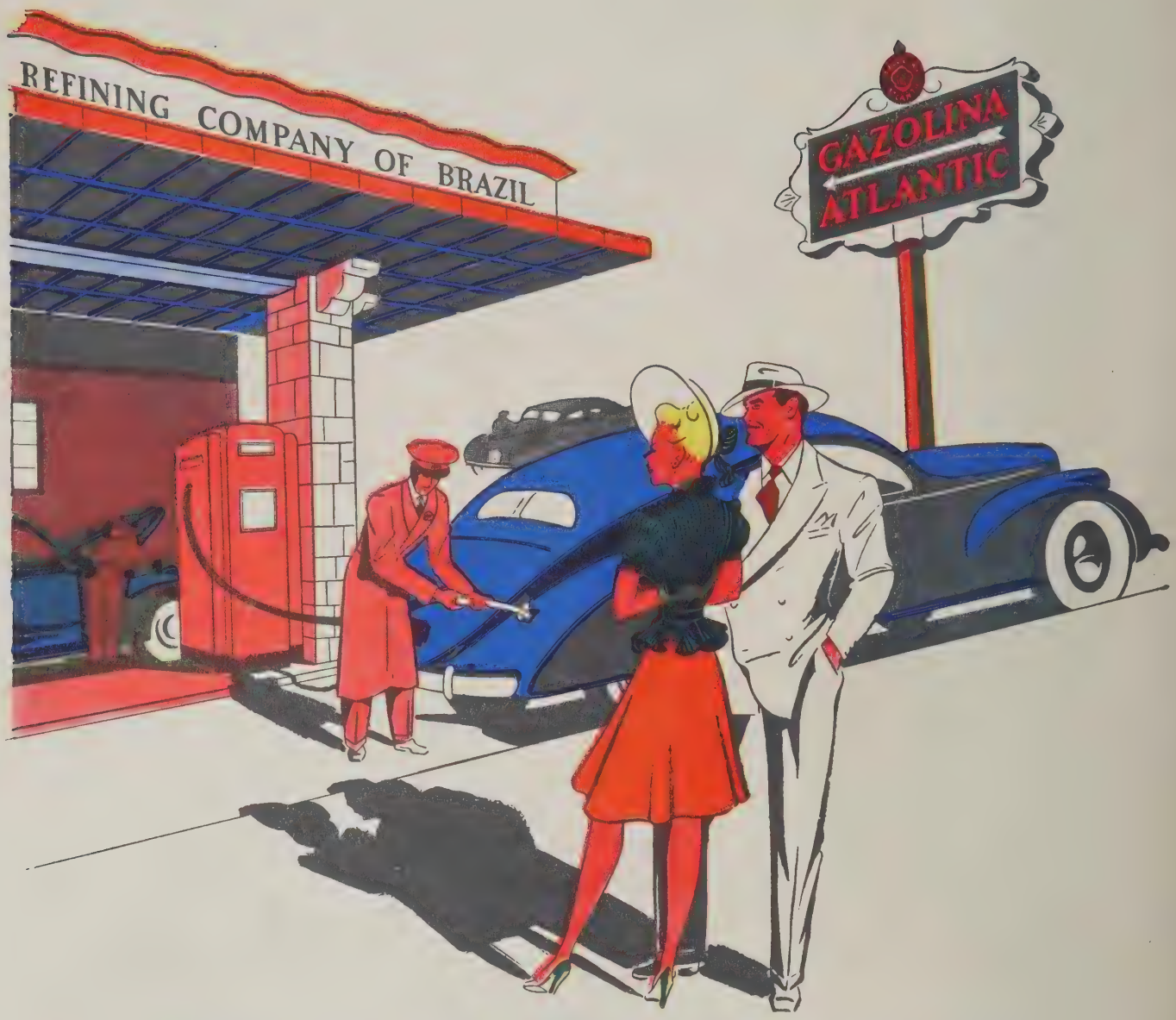
COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS DE VIDA — FUNDADA EM 1895

Caixa Postal 971 — Rio de Janeiro

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO



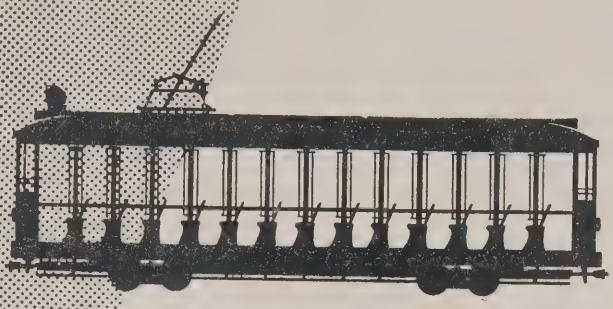


Voltaram os bons dias da gasolina!

Mobilizando homens, máquinas e materiais, a guerra convocou, desde a primeira hora, os produtos de petróleo. O transporte, a defesa e o ataque utilizaram, em larga escala, essas matérias essenciais. E a Gasolina, o Motor Oil e a Lubricação Atlantic estiveram ocupadissimos em tôdas as frentes. Tiveram até que ser aperfeiçoados, para satisfazer mais plenamente. E foram de tal maneira monopolizados pelas exigências da luta que as atividades civis foram sacrificadas. Os automobilistas brasileiros, como os dos outros paises aliados, colaboraram com a vitótia, abrindo mão do consumo de gasolina. Mas, a vitória total já é uma realidade. E chegou o dia — tão anciosamente esperado — em que os automobilistas brasileiros podem dispor livremente dos produtos Atlantic que foram o seu grande auxilio no passado. Não ha mais racionamento. A Gasolina, o Motor Oil, a Lubrificação Atlantic estão de volta. E uma boa noticia: voltam mais eficientes e mais produtivos, para prestar ainda melhores serviços a todos os automobilistas.

Atlantic GASOLINA • MOTOR OIL • LUBRIFICAÇÃO

uma viagem de



7 quilômetros através da cidade custa:*

* CALCULADO PELO CAMBIO OFICIAL DO BANCO DO BRASIL

CR.$ **2,62**
EM NOVA YORK

CR.$ **0,47**
EM BUENOS AIRES

CR.$ **1,88**
EM LONDRES

CR.$ **0,53**
EM PARIS

CR.$ **1,29**
EM TORONTO

CR.$ **0,38**
EM LISBOA

NO RIO DE JANEIRO

APENAS **30** CENTAVOS

BONDE -O TRANSPORTE COLETIVO MAIS BARATO DO MUNDO

Novembro
1948

NESTE NÚMERO:

Murtinho 8
(Omer Mont'Alegre)
De Todo o Mundo 13
Crônica Parlamentar 19
Impressões do País do Dólar 23
(Jorge Costa Neves)
Capítulo da Indústria Básica 26
(Armando Falcão)
O Drama da Centralização 36
(Evaldo Simas Pereira)
Economia de Guerra no Brasil 49
(General Anápio Gomes)
Economia de Guerra no Brasil 54
O Plano Quinquenal do Automóvel 66
(Luiz Vasconcelos)
História da Técnica 76
(Heitor Ferreira Lima)
Realidade Cearense 85
(Pimentel Gomes)
Cinco Locomotivas Diesel-Elétricas para a Sorocabana 92
Comércio Exterior 99
"Oil Fields" do Texas e Campos de Petróleo do Brasil 104
(Orlando Laurito Prioli)
Consciência Previdenciária 110
Atividades do SESI em São Paulo 112

NOTAS EDITORIAIS

A Política de Aumentos 3
A Máquina 4
Açúdes, Sol e Estrêlas 4
O Homem 5
A Reforma Bancária 5
Trigo do Brasil 6

SECÇÕES

Vias de Comunicação 115
Bôlsas e Títulos 118
Bancos e Moedas 120

Capa de Ary Fagundes

EXPEDIENTE

Propriedade da

SOC. EDITORA "O OBSERVADOR", LTDA.

COLABORAÇÃO PERMANENTE DE: Arthur Ramos, Arí F. Torres, Caio Prado Júnior, Dante Costa, Garibaldi Dantas, Humberto Dantas, José Maria Belo, Moacir Soares Pereira, Nelson Coutinho, Oscar Tenório, Paulo Frederico de Magalhães, Pedro Calmon, Raul Lima, Roberto Lyra, Sérgio Buarque de Holanda, Sérgio Milliet, Teófilo de Andrade, Líbero de Miranda, Renato Mendonça, Carlos Lacerda e Prof. Leonidas Rezende.

Correspondentes especiais em

Londres, New York e Buenos Aires

Os originais enviados à redação não serão devolvidos mesmo quando não publicados.

Publicação mensal

Redação: Av. Graça Aranha, 182 — 8.º andar
Caixa Postal, 3.114 — Telg. Observador

Tels. { Redação — 42-6995
Gerência — 42-5519

SUCURSAIS

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Ed. Saldanha Marinho — Rua Líbero Badaró, 39 — 3.º and. — Tel. 3-6060 — S. Paulo.

MINAS GERAIS, GOIAZ e MATO GROSSO — Diretor: Dr. Moacir Assis de Andrade — Ed. Guimarães, Av. Afonso Pena, 952-3.º andar — Tel. 2-5046 — B. Horizonte.

RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA — Diretor: H. J. Bacelar — Rua dos Andradas — Ed. Sloper, 5.º andar — Tel. 4780 — C. Postal 571 — Pôrto Alegre.

RECIFE, PERNAMBUCO — Carlos Leite Maia — Ave. 10 de Novembro, 10 — Ed. SULACAP — Sala 405 — com jurisdição em Sergipe — Alagoas — Paraíba — R. G. do Norte e Ceará.

AGÊNCIAS NOS ESTADOS

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilherme Rocha, 182 — Fortaleza.

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5-A — 2.º andar — Salvador — Bahia.

S. PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novembro, 69 — Santos.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novembro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — Pelotas — Distribuidora Sul Riograndense — Rua 7 de Setembro, 312. Paulo Pargentdler — Praça Marechal Floriano, 447 — Passo Fundo.

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

DISTRIBUIDOR PARA O RIO

Paschoal Tramontano.

Representante em Buenos Aires

Prensa Americana — Vitória, 1222.

Fotografias de Mozar Alves da Silva

Número avulso ..... Cr$ 10,00
Mês anterior ..... Cr$ 15,00

Números atrazados — Preços variáveis
Índice semestral — Cr$ 15,00

ASSINATURAS

INTERIOR

1 ano	Cr$ 100,00
2 anos	180,00
3 anos	260,00

EXTERIOR

1 ano	Cr$ 200,00
Índices Semestrais, cada .	15,00

As opiniões expendidas em artigos assinados são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Todos os artigos publicados são inéditos e escritos especialmente para esta Revista.

IMPRESSO NA EMPRESA GRAFICA "O CRUZEIRO" S. A. — LIVRAMENTO, 203 — RIO

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182-8.º andar
RIO DE JANEIRO

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL 3.114
Tels. — Ger. 42-5519 — Red. 42-6995
End. Telegr. "OBSERVADOR"

N.º 154 — NOTAS EDITORIAIS — ANO XIII

A Política de Aumentos

TERMINA o ano com um acontecimento relevante para a economia nacional, que, ao representar atitude contrária à política de contenção e limitações que o govêrno vinha empreendendo com severidade, se destina a profunda influência num dos mais sérios campos da nossa economia — o dos preços.

Queremos nos referir aos aumentos — como devem ser considerados geralmente os diversos casos de melhoria de salários dos funcionários civis e militares da União, e já de vários Estados, dos funcionários de autarquias, comerciários, industriários, etc.

Inicialmente temos de nos curvar à evidência de que tais aumentos resultam da impossibilidade de fixação, por parte do govêrno, de um limite razoável de preços. Subindo inflexivelmente, às vêzes com timidez diante das providências governamentais, em outros casos desabridamente, os preços altos trariam, fatalmente, a reclamação dos consumidores por maiores possibilidades de aquisição.

Foi o que aconteceu.

Não há, portanto, à vista de uma realidade cuja dureza se acentua, como contrariar a pretensão dos assalariados, evidentemente em luta com elevação crescente do custo de vida. Todavia, o modo por que se processou o aumento, a influência que terá na elevação ainda dos preços, e o fato de não terem sido beneficiadas várias classes, que se vêem na perspectiva de novas altas, levam-nos a apreciar o caso visando salientar a sua gravidade e, principalmente, advertir os próprios consumidores e as autoridades de que os dias consequentes à euforia do aumento serão sombrios.

A melhor política, sob qualquer aspecto, teria sido a melhoria dos preços pelo aumento de produção e fortalecimento da moeda. Ter muito dinheiro nada adiantará aos assalariados se o seu valor fôr pequeno diante do custo das utilidades. E, embora o govêrno se esforce por não emitir, acreditando mesmo que volte ràpidamente ao Tesouro pelo menos uma grande parte do dinheiro entregue agora aos funcionários, a perspectiva é de alta.

Não desejamos tirar a ninguém a satisfação de contar, nesta época do ano, com os meios necessários à aquisição de tudo quanto transforma o Natal em alegres e doces festejos de uma tradição que condiz inteiramente com o nosso espírito cristão. Mas não é possível, contudo, deixar de considerar os verdadeiros reflexos da alegria momentânea, experimentada por todos quantos obtiveram aumentos e receberam diferenças de salários desde agôsto.

Estimativas sumárias indicam que somente ao funcionalismo público federal, civil e militar, foram pagos, nos últimos dias do mês, mais de cento e cinquenta milhões de cruzeiros, quantia que deve ser contada em mais do dôbro com os aumentos de outras classes em todo o país, ultimamente sacudido por uma verdadeira onda de aumentos.

Quase todo êste dinheiro, é impossível deixar de reconhecer, passará imediatamente ao comércio e à indústria, e, consequentemente, ao fisco se dirigirá boa parte. Com isto espera o govêrno, como já dissemos, não necessitar emitir, pois sendo a época geralmente de compras anormais, e tendo os consumidores mais dinheiro, rapidamente êle girará nos balcões, nos bancos, nos "guichets", até chegar ao Tesouro. Não podemos concordar com o otimismo do govêrno. Não chegará tão rapidamente ao Tesouro a grande quantia que desembolsou.

Diretor Responsável
OYAMA P. TEIXEIRA

★

Gerente
R. C. DE MEDEIROS

★

Redator Responsável
E. SIMAS PEREIRA

Enquanto isto, os preços estarão subindo (já são muitos os exemplos de alta), o aumento deixará em breve de construir vantagem, pois os preços não descerão senão em virtude de circunstâncias demoradas e relativas à produção, as reclamações dos que não obtiveram aumento serão aflitivas, pois a vida vai piorar para êles, e o govêrno arrisca-se a ver fundamentalmente prejudicada sua política de restrições.

Como disse da tribuna da Câmara o Deputado Amando Fontes, a perspectiva para Marta é de perder tudo quanto fiou...

Acaba o ano, portanto, com nuvens negras se formando no horizonte, embora a muitos pareça radiante o sol.

◆

AÇUDES, SOL E ESTRÊLAS

◆ *O Sr. Hermes* Lima, professor e político, regressou de uma viagem ao nordeste. E embora sendo homem do norte, pois nasceu na Bahia, veio falando dos açudes, do sol e do desejo de sobreviver dos nordestinos, como um homem do sul que pela primeira vez visse caatinga. Voltou entusiasmado, e provavelmente defenderá agora com mais ardor a causa do norte no parlamento.

Acreditamos na utilidade de excursões periódicas de políticos da altura intelectual do Sr. Hermes Lima a regiões extremas do país. Como políticos e como sociólogos muito têm que ver e sentir. Afinal, os partidos políticos são nacionais no Brasil quasi exclusivamente por fôrça de lei, não passando, na prática, de reunião de políticos de várias regiões que dentro dos próprios partidos exercem mandatos regionais, criando até blocos e exercendo práticas antagônicas. Aí está o exemplo da viagem proveitosa de um político fluminense ao Amazonas e outros Estados, o Sr. Prado Kelly, que muito se espantou com o que viu e ouviu. Isto, porém, é outro assunto. Volvamos às observações do Sr. Hermes Lima.

Um homem do sul — declarou o deputado — acostumado a identificar o nordeste com aridez e sêca, não compreenderá nunca, sem tê-la visto, a grandeza espetacular de uma cidade como Campina Grande, de 70 mil habitantes, com uma renda municipal de 12 milhões de cruzeiros, de ruas modernas e modernos edifícios e residências, centro controlador do comércio e do abastecimento paraibano, cearense, potiguar e até baiano, com um movimento de entrada e saída de mais de cem caminhões diários. Nas ruas de Campina Grande são vistos até caminhões de Goiás.

Eis aí um capítulo merecedor de estudo mais sério do próprio observador, pois Campina Grande é um exemplo de isolamento que só mesmo o caminhão fura-mundos do fundo interior atinge. E' um capítulo de produção enclausurada, de falta de meios, de completo desconhecimento da lavoura mecânica, da ausência de pequenas indústrias, etc.

Há um acento dramático nas palavras do professor, depois de relatar a enorme série de dificuldades enfrentadas pelo nordestino, quando diz que "o nordeste é pobre, como ainda todo o país, mas não quer morrer. E' prodigiosa a afirmação de sua vitalidade, enfrentando há mais de três séculos, a região mais árida do Brasil. Há riqueza, mas a sua distribuição é desigual. O povo precisa ser ajudado, não por medidas indiretas, mas de um modo decisivo, direto. Merece, aliás, referência, o sistema de obras em cooperação que o Ministério da Educação está promovendo e atinge o nordeste. Seus resultados são já positivos: escolas rurais, hospitais, maternidades."

A Máquina

AS indústrias norte-americanas de equipamentos agrícolas estão trabalhando sob o pêso de exigências crescentes, quer do mercado interno quer do externo. Tendo sido um dos ramos industriais que sofreu mais completa transformação a fim de atender às necessidades da mobilização para a guerra — as fábricas de tratores, de um modo geral, produzem "tanks" nos períodos de guerra — encontrou-se, ao vir a paz, em condições muito especiais. A limitada ou quase nula produção havida entre 1941 e 1945 estivera longe de atender à simples renovação do material e, por outro lado, as indústrias similares européias se encontravam afastadas do mercado. Os cálculos dos especialistas dizem que as necessidades do mundo, em tratores, se elevam a dezenas de milhões; a parte do Brasil, em relação ao total, é bem modesta. Uns calculam em 300.000 unidades; outros, procedendo a um estudo pelo qual elevaríamos a nossa produção de maneira a nos colocarmos num décimo lugar abaixo das necessidades médias dos Estados Unidos, estimam o nosso *deficit* de tratores em tôrno de 80.000. A verdade verdadeira é que, no momento, não dispomos de 10.000, sendo que grande parte de equipamentos antigos e já ineficientes.

Vêm tais considerações em virtude do que observou, nos Estados Unidos, o Secretário da Agricultura do Estado do Rio de Janeiro, em recente viagem. A produção norte-americana, de tratores, está calculada em 300.000 unidades por ano, e, dêste total, apenas 40.000 podem ser exportados, subdividindo-se para satisfazerem as encomendas acumuladas de cêrca de setenta países. E' o Brasil um dêstes setenta e, naturalmente, dos menos aquinhoados, de vez que o suprimento estará na razão direta do que já exista.

Ora, nestes últimos anos temos ouvido dizer, e observado mesmo, que não será com os modestos milhares de tratores de que dispomos, espalhados na vastidão territorial do Brasil sem qualquer critério, que daremos à nossa agricultura ares ou feitio de mecanização. E' enorme o nosso atraso em mecanização e em motocultura. Estamos ante a evidência de uma agricultura cuja produção desce cada ano um pouco, em volume, ao passo que cresce cada ano um pouco em valor, reforçando assim as dificuldades tão notórias da vida.

Fala-se na evasão do trabalhador dos campos para a cidade, responsabilizando-se êste fenômeno pelas agruras gerais; mas bem sabemos, todos nós, que não somente êste fator representa muito pouco no conjunto como, ainda, semelhante movimento migratório é uma fatalidade não apenas brasileira, porém universal. A produção agrícola somente pode crescer em volume e diminuir em custo, pela intervenção larga e conscienciosa da mecanização, mesmo daquela de tração animal e até mesmo da de tração motor.

Mas, a fim de que possamos ter segurança sôbre o êxito da mecanização e da motocultura, será necessário que cuidemos de tornar realidade o velho anseio da indústria nacional de equipamentos agrícolas. Temos meio caminho andado neste particular, de vez que possuímos até fábricas organizadas. O que importa é uma conjugação do govêrno e dos grupos privados, numa campanha de compreensão e boa vontade.

O Homem

TÃO importante quanto a máquina, se revela o homem. A crise que tem os seus contornos tão bem definidos, já, encontra apoio firme tanto na falta de uma como na ausência do outro. Não será somente com a posse de maior número de equipamentos mecânicos que conseguiremos desenvolver a produção agrícola; necessitaremos também de homens hábeis, capazes e que tenham bastante personalidade, a fim de influirem na transformação dos nossos métodos de trabalho e de vida rural. Os depoimentos que qualquer um pode ouvir, conversando com pessoas que tenham um conhecimento mediano do Brasil e dos seus problemas, e que venham de parar um pouco nas regiões agrícolas, é de que as coisas vão de mal a pior. Ainda um dia dêstes ouvíamos de um médico, que também é fazendeiro, que todos os seus conhecimentos de metabolismo haviam sido destruídos praticamente por alguns caboclos brasileiros. Relatou-nos que, para a realização de uma derrubada de mato pesado contratara vários trabalhadores estrangeiros, de preferência portuguêses; êstes foram alojados num acampamento à margem da tarefa a realizar. Cada dia, no momento em que os caldeirões, no fogo, deixavam exalar o cheiro da "boia", apareciam alguns brasileiros, magros, amarelos, cansados.

Comiam e ficavam. Faziam pequenos trabalhos leves. Algumas semanas de boa comida, porém, operavam total transformação. Aquêles homens, que teriam sido julgados incapazes para o tipo de trabalho que estava sendo feito, pegavam do machado e dentro em pouco estavam superando o trabalhador estrangeiro, via de regra afeito à tarefa. A fome, repetia-nos aquêle médico e fazendeiro, é a pior peste que está atacando o Brasil.

Há, na Alta Paulista, uma verdadeira inquietação nas massas rurais; não é a inquietação que leva à rebeldia, à violência; mas aquela que conduz à incapacidade, à insuficiência. Os trens andam cheios de uma estação para outra de homens e mulheres que vão atrás de pequenas compras — farinha, vinagre, linha, etc. — mais como um pretexto para andarem de um lado para outro do que mesmo pela necessidade fundamental de irem em busca daquela qualquer coisa.

O trabalhador rural, mais do que nunca, está instável. A mobilidade é de espantar e importar em prejuízos colossais. Não encontra, o homem, um só elemento de fixação na fazenda e, por isto, vive de arribada. E, paralelamente a isto, declina inapelavelmente a produção de café, de algodão, de amendoim, de feijão. O homem do campo não planta sequer para o seu consumo; está desinteressado de si mesmo, suas vistas estão voltadas para a cidade.

Desgraçadamente devemos reconhecer que a nossa economia agrícola não evoluiu, no trato com o homem que lhe presta serviços, na mesma medida em que se desenvolveram as relações entre patrões e empregados nos estabelecimentos industriais. Estamos apegados a uma série de rotinas, de tratos superados que já nenhuma contribuição de valor aportam à nossa economia. Repugna aos proprietários rurais a expressão de "lei agrária" e não devem estar alheios os seus esforços à estagnação de dois projetos, um dos quais de iniciativa do próprio Govêrno, na Câmara Federal. Deveriam, no entanto, êles próprios, tomar a iniciativa e fazer alguma coisa de prático, se é que desejam afastar a possibilidade da ação governamental.

Sim, há muito o que fazer pelo nordeste, até porque, ainda de acôrdo com a opinião do Deputado Hermes Lima, os açudes, que representam bases de recuperação e desenvolvimento, hoje estão servindo apenas para refletir a luz do sol das estrêlas... E' urgente completar as obras, preparar os canais de irrigação, enfim, colocá-los a serviço do povo. O professor cita uma série de grandes açudes, com uma capacidade fabulosa de represamento, muitos oferecendo já magníficos peixes, enormes lagos de finalidade restrita diante do que dêles, apenas com um empurrãozinho mais, pois pior foi construí-los, se pode tirar em benefício de vastíssimas regiões.

O que falta para os açudes representarem seu verdadeiro papel de salvação do nordeste? Por que a demora? Por que o Departamento de Sêcas gasta no Rio, como disse um dos relatores do orçamento da Comissão de Finanças da Câmara, cinquenta por cento de suas verbas?

E' de esperar, diante disto, que o Sr. Hermes Lima agite o assunto no plenário da Câmara. E que outros deputados vão aos quatro cantos do país, ver e sentir coisas...

A REFORMA BANCÁRIA

◆ *Ao que se* informa, em caráter oficioso, estaria o govêrno encaminhando entendimentos com os líderes parlamentares com o objetivo de ser conseguida prioridade para a discussão e solução de certos problemas submetidos ao exame do Congresso. Entre êsses problemas, conta-se o da reforma bancária. Como é sabido, após longos meses de estudos, pôde o Ministério da Fazenda encaminhar ao Congresso, em meados de 1947, um anteprojeto de reforma do sistema bancário brasileiro, no qual se inseria, como providência indispensável, a criação do Banco Central e de bancos especializados.

Apesar de a mensagem do Presidente da República que acompanhou o referido documento haver salientado, e muito bem, a importância do assunto, requerendo do Congresso a urgência cabível para o seu exame, o fato é que, ano e meio transcorridos, o problema se encontra praticamente no mesmo pé em que foi colocado, naquela conjuntura. E' bem verdade que, na Comissão de Comércio e Indústria da Câmara dos Deputados, o Sr. Herbert Levy procedeu a um minucioso estudo do anteprojeto oficial, concluindo pela apresentação de um substitutivo, o mesmo verificando na Comissão de Finanças, por parte do Sr. Horácio Lafer.

O substitutivo do Sr. Horácio Lafer, porém, foi apresentado há mais de quatro meses atrás, e a partir daquela época se desconhece o destino reservado ao projeto de lei da reforma bancária. As discussões agora realizadas entre técnicos brasileiros e norte-americanos, êstes chefiados pelo Sr. John Abbink, essas discussões vieram mostrar a indispensabilidade da reestruturação do sistema bancário do país, especialmente no que tange à instalação do Banco Central, como medida preliminar à instalação de uma sólida e sábia política de investimentos de capitais estrangeiros no Brasil.

A reforma bancária tem sido objeto de inúmeros comentários da parte desta revista, e se imperfeições existem tanto no anteprojeto ministerial como nos substitutivos a êle oferecidos até aqui, elas não eliminam o caráter de transcendental importância conferido ao assunto. Essa importância temos procurado salientar, em tôdas as oportunidades. Os entendidos em assuntos bancários ficam perplexos sempre que examinam o funcionamento do mercado do crédito e da moeda, no Brasil. E

essa perplexidade resulta da inexistência de normas harmônicas e de princípios estruturados através do qual o mercado do crédito e da moeda possa movimentar-se plenamente.

O primeiro fato que chama a atenção é a hipertrofia do Banco do Brasil, uma espécie de Estado dentro do Estado. Depois a circunstância de o sistema bancário ser regulado por leis, decretos, portarias, e até simples resoluções, legislação essa fragmentária e omissa e que, podendo satisfazer de certo modo a movimentação dos capitais nativos, alarma o capital alienígena. Entende-se assim a insistência com que os membros da delegação Abbink sugerem a reforma bancária brasileira, no que acordam plenamente com as autoridades brasileiras.

◆

TRIGO DO BRASIL

◆ *Tudo deixa* crer que a presente safra de trigo, no sul do país, alcançará volume ainda não registrado na história da triticultura nacional. Estimativas otimistas, é bem verdade, situam êsse volume na casa das 500 mil toneladas, e isto há de representar mais de cem mil toneladas sôbre os quantitativos conseguidos na safra anterior. A se confirmarem os cálculos aqui referidos, a produção nativa estará em condições de atender a quase 50 por cento do consumo nacional de trigo, o que evidencia um largo passo a ser dado no caminho da libertação de divisas preciosas, até agora empregadas na compra dêsse cereal nos mercados argentinos, norte-americanos e canadenses.

Sobrevem esta grande safra no momento em que os suinocultores e os produtores de aves, leite e ovos lutam com a escassez de farelo e farelinho de trigo, artigos êsses de fundamental importância na alimentação do gado, escassez determinada pela tendência observada nas importações brasileiras quanto à prioridade concedida à farinha de trigo em detrimento do trigo em grão. A tendência em aprêço resulta do preço satisfatório por que é adquirida a farinha panificável, em confronto com o do grão, mas agrava, sem dúvida, a situação dos criadores de porcos, bovinos e aves, que se vêem privados dos subprodutos do trigo fornecidos pelos moinhos.

Parece indispensável referir, nesta coluna, às linhas mestras dessa campanha do trigo que se auspicia vitoriosa, nesta etapa. Os fatos estão mostrando que os bons resultados auferidos decorrem da persistência com que o govêrno vem estimulando a iniciativa privada, através de medidas de amparo. Registre-se, em primeira plana, o financiamento assegurado pelo Banco do Brasil, a produtores, a intermediários e a moageiros.

Tenha-se em conta, depois, a assistência técnica propiciada pelo Ministério da Agricultura, por meio da distribuição de sementes, do fornecimento de instrumentos de trabalho, do combate às pragas e de ensinamentos aos lavradores.

Essas providências foram complementadas por outras de grande significação, e entre essas justo destacar a solução oferecida aos problemas de transporte e da armazenagem do produto. Como se verifica, o amplo esfôrço que vimos despendendo para o alevantamento da cultura tritícola nacional está sendo coroado de êxito, mas sobrevêm essas notícias no preciso momento em que nossa balança comercial com a Argentina, país tradicionalmente fornecedor de trigo ao Brasil, não oferece perspectivas animadoras. Os saldos favoráveis se acumulam na Argentina e sua eliminação só será possível se adquirirmos vultosas quantidades de trigo naquele país. Ora, as quantidades de que necessitamos, no próximo ano, serão bastante reduzidas, em confronto com as importadas anteriormente, e isto faz ver como de difícil eliminação se apresentam nossos saldos na vizinha república do sul.

APÓS longos anos de trabalho é justo descansar. Mas, quantos o poderão fazer? Quantos não estarão obrigados a prosseguir ainda e sempre, até às últimas fôrças? Seja previdente. Inclua-se desde já entre aquêles que o poderão fazer. Prepare-se, enquanto é tempo, para tranquilizar o fim de sua jornada, quando os anos de luta incessante reclamarem merecido descanso. Subscreva, hoje mesmo, títulos da Prudencia Capitalização.

★ Procure conhecer, sem compromisso, os planos da Prudencia Capitalização, nas suas vantagens reais e garantias sólidas, legais, absolutas.

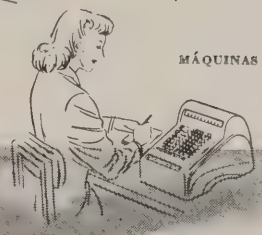
PRUDENCIA CAPITALIZAÇÃO

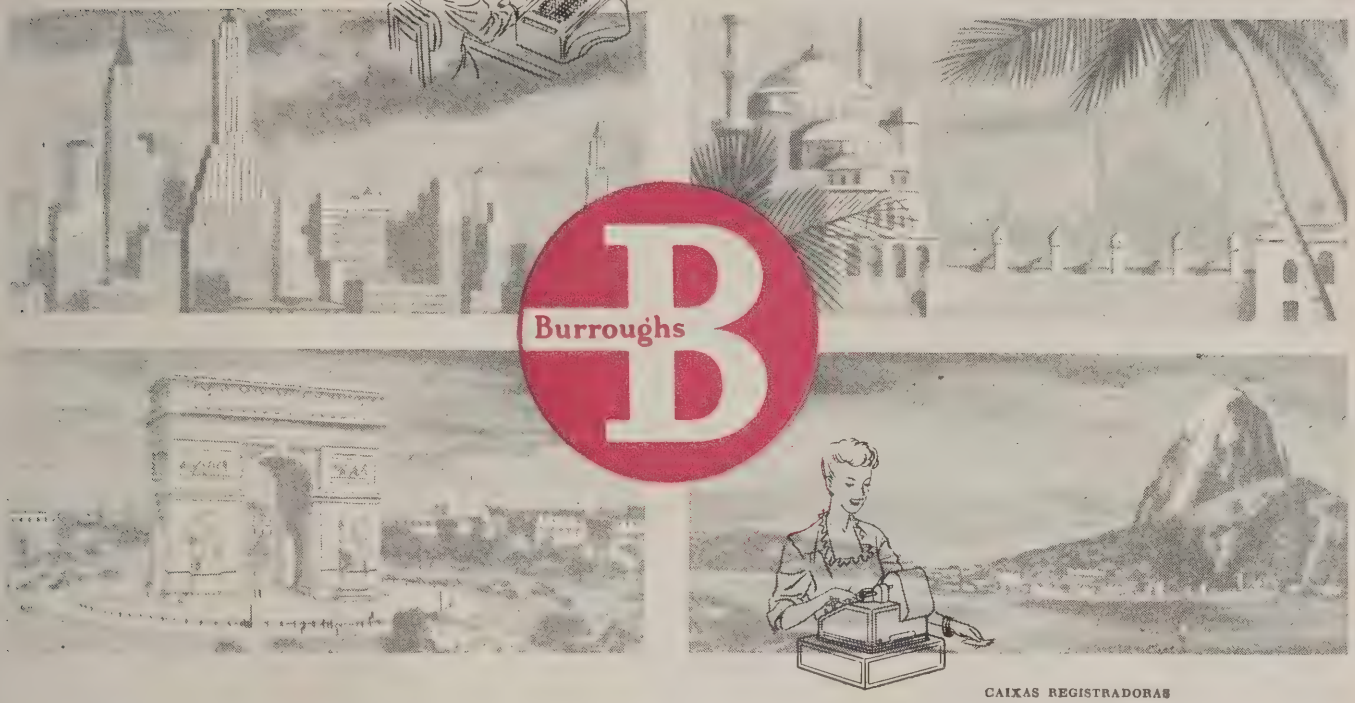
CANAM — Casa de Amigos

MÁQUINAS DE SOMAR

O sol nunca se põe sôbre êste símbolo!

MÁQUINAS DE CALCULAR





CAIXAS REGISTRADORAS

Em tôda parte onde há negócios há máquinas Burroughs.

Ao redor do mundo e ao redor do relógio, as máquinas Burroughs estão economizando tempo e dinheiro e realizando um vasto volume de trabalho nos escritórios, em somas, contabilidade, estatística... Porque as fábricas Burroughs, em meio século dedicado ao desenvolvimento e aperfeiçoamento de máquinas comerciais, fizeram do mundo sua esfera de ação. Hoje existem escritórios de vendas e serviço em 733 cidades principais de 76 países. Como a organização das máquinas Burroughs se expandiu, assim se expandiram a variedade e a esfera de ação de seus produtos. Existem máquinas Burroughs virtualmente para todos os gêneros de cálculo, contabilidade, estatística e também caixas registradoras. Onde quer que você se encontre, poderá negociar fàcilmente com um representante da Burroughs, e seja o que fôr que você faça ou venda, obterá maior eficiência com o auxílio das máquinas Burroughs.

MÁQUINAS DE FÁTURAR

COMPANHIA BURROUGHS DO BRASIL, INC.

Escritório Central: Rio de Janeiro — Rua da Alfândega, 81-A — 1°

Filial em São Paulo: Largo Paissandú, 51 — sobreloja

Agentes em: Recife, Salvador, Belo Horizonte, Santos, Baurú, Pôrto Alegre, Pelotas e Florianópolis

MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

ONDE HÁ NEGÓCIOS HÁ LUGAR PARA AS MÁQUINAS

Burroughs

MÁQUINAS DE SOMAR, CALCULAR, DE CONTABILIDADE E DE ESTATÍSTICA — CAIXAS REGISTRADORAS — SERVIÇO DE MANUTENÇÃO — ACESSÓRIOS

O nome de Joaquim Murtinho tornou-se como uma legenda na história econômica do Brasil. Foi o homem que apoiado por Campos Sales realizou a tarefa sancadora das finanças públicas, após a consolidação da República, varrendo as derradeiras conseqüências do "encilhamento". Foi êle quem aplainou o caminho para que Rodrigues Alves pudesse enfrentar a crise econômica. No próximo dia 7 de dezembro transcorre o primeiro centenário de nascimento de Joaquim Murtinho. Ao que parece, nada se preparou capaz de assinalar uma data que deveria ser realmente cara, aos brasileiros. Neste artigo, Omer Mont'Alegre traça um ligeiro esbôço da atuação de Murtinho — suas idéias e sua prática — como Ministro de Estado, primeiro da Indústria, Viação e Obras Públicas e, depois, da Fazenda.

Tempo de leitura: 30 minutos.

MURTINHO

Omer Mont'Alegre

MINISTRO da Fazenda, no Brasil, de um modo geral sempre foi bacharel. O caso não constitui regra e, que constituísse, a exceção é uma qualidade inerente a tôdas as regras. Joaquim Murtinho não foi a única. Engenheiro e médico, optou, nesta última profissão, pela escola de Hahnemann e dizem que, como homeopata, chegou a ser assistente da Princesa Isabel, não obstante sua reconhecida profissão de fé pela República. Aliás, na história do Império, não são raros os casos em que homens ilustres que se situavam contra a coroa, no campo político, fôssem por ela chamados a prestar serviços. Murtinho, porém, como homeopata, foi médico de um grupo de homens ilustres, paredros republicanos. Foi guardião da saúde do Marechal Deodoro da Fonseca e de Benjamim Constant e, segundo relata Carlos de Laet, salvou o Marechal Malet, uma ocasião em que êste havia sido desenganado por tôdas as outras sumidades. Na sua clínica avultavam os casos de curas extraordinárias. Alguns cronistas seus contemporâneos citam que, o trabalho em seu consultório, não raro, se prolongava de noite a dentro, não sendo poucos os dias em que só depois da meia-noite cessava o extenuante labor.

Da homeopatia Murtinho não foi apenas um sacerdote; foi apóstolo, também. Ajudou a fundar o Instituto Hahnemaniano. Lutou, sem proveito, pela criação de uma cadeira médica para os homeopatas na Faculdade de

Medicina. O Imperador, amigo de tudo que era ciência, interessou-se também pela homeopatia e compareceu a uma conferência de Murtinho, finda a qual interpelou o conferencista:

— Mas o senhor não provou a verdade da lei dos semelhantes.

E Murtinho, prontamente, retrucou:

— Senhor, as leis naturais não se provam; ninguém jamais provou a lei da gravitação, nem outra qualquer lei natural.

Republicano desde os primeiros momentos de estudos acadêmicos, somente com a República poderia dar começo efetivo à carreira política. Ainda, no Império, candidato à Assembléia Geral, por instâncias de amigos, não conseguiu se eleger; no ano de 1889, nos últimos meses do velho regime, seu nome foi indicado numa lista tríplice para o Senado, mas antes que o Imperador se pronunciasse sôbre a escolha, sobreveio o 15 de novembro e com êle surgiria na sua vez num clima bem seu. Como senador, compareceu à Assembléia Constituinte; depois, em várias legislaturas, veio como deputado; com Manuel Vitorino Pereira, foi Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas; com Campos Sales, Ministro da Fazenda. Depois retornou ao Legislativo e, ao falecer, era senador e presidente da Câmara Alta.

UM CENTENÁRIO

No próximo dia 7 de dezembro transcorre o primeiro centenário do nascimento de Joaquim Duarte Murtinho. Natural da cidade de Cuiabá, em Mato Grosso, foram seus pais José Antônio Murtinho e Rosa Joaquim Murtinho. Tendo feito as primeiras letras na cidade natal, veio em 1861 para o Rio de Janeiro, onde frequentou o colégio dos padres Paiva. Com 17 anos incompletos matriculou-se na antiga Escola Central — hoje Politécnica; acreditando, depois, que a engenharia não era profissão que em nosso meio proporcionasse maiores vantagens, matriculou-se também na Faculdade de Medicina. O esfôrço que exigia de si mesmo, cumprindo com igual dedicação as disciplinas das duas escolas, deu margem a grave enfraquecimento, sendo obrigado a ir repousar no interior. Retirou-se para Mendes, na então província do Rio de Janeiro, a uma fazenda do seu parente Dr. Luís Antônio Chaves. Aí é que foi travar contato com a obra de Hahnemann, "Organon e Matéria Médica", cuja leitura decidiu-o pela concepção de moléstia e os meios de cura ali explanados.

Não levou muito tempo a verificar, na prática, a moderna teoria; êle próprio que estava enfêrmo, medicou-se. Curado, voltou a Niterói, onde residia e, no primeiro encontro com o facultativo que o havia receitado antes de ir para o interior, êste perguntou-lhe se havia tomado os remédios. Murtinho respondeu que não. Que ao invés dos receitados por êle tomara algumas doses de Sulphur e Nozvômica e que, com isto, se restabelecera. E assim, o republicano que se decidira pela medicina, tornara-se homeopata.

Em 1870 saía engenheiro; três anos mais tarde, doutorou-se em medicina, fazendo a defesa de uma tese que versava sôbre homeopatia. Os lentes, a princípio, não quiseram receber o seu trabalho nas mesmas condições em que recebiam os dos demais doutorandos. Murtinho, porém, não se deixava vencer facilmente; dotado de notável capacidade de argumentação, servido por sólida cultura e melhor convicção, venceu os mestres, sua tese foi aceita, defendida e êle aprovado com distinção.

Como quartanista, já era professor de zoologia e botânica; depois de formado, mediante concurso, obteve uma cátedra na Escola Central. Ensinou ainda várias outras matérias. Ocupou sempre espaço nos jornais em defesa dos seus pontos de vista.

MINISTRO DA INDÚSTRIA

Foi certamente como engenheiro que Joaquim Murtinho se qualificou para ocupar o lugar de Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. Para aí foi durante a interinidade de Manuel Vitorino Pereira, no período de Prudente de Morais. A sua gestão durou de 20 de novembro de 1896 a 1 de outubro de 1897. Em tão curto espaço de tempo não era possível fazer muita coisa, sobretudo naquela conturbada fase de nossa vida, quando pelo lado político o país se debatia nas garras da luta de Canudos e, do lado econômico, se faziam sentir ainda as consequências da crise que se tornou conhecida como o "encilhamento". Valeu porém, aquêle curto período, para que Murtinho melhor definisse seus pontos de vista no que respeita à economia. Se como cidadão era republicano, se como republicano era conservador, em matéria de economia era um liberal, um livre cambista na mais ampla compreensão do vocábulo.

Na introdução ao Relatório que apresentou ao Presidente da República, quando Ministro da Indústria, fêz Murtinho uma ampla exposição dos seus pontos de vista. Criticou vigorosamente o falso espírito industrialista que dominava então as mais importantes camadas da economia brasileira. Nascera com o "encilhamento" a idéia de que seria possível processar a rápida industrialização do país. Lançavam-se empreendimentos tendo em vista finalidades as mais confusas e irrealizáveis, levando-se a cabo, por êste meio, a uma perigosa dispersão dos capitais disponíveis. Grande parte dêstes recursos foi imobilizada em emprêsas que não tinham a perspectiva de atingir a fase produtiva e, com isto, sofreu a nação grave prejuízo.

Aquêle mesmo espírito industrial, a fim de sobreviver, fazia o apêlo incessante à proteção tarifária e esta impunha ao país que se consumisse caro, mas de produção nacional, aquilo que poderia ser consumido barato, porém importado e implicava em que devêssemos importar caro aquilo que poderia ser produzido aqui a baixo custo.

Na sua opinião o protecionismo industrial estava contribuindo para a formação de grandes fortunas, em virtude do que poderíamos chegar ao ponto de têrmos as lutas partidárias dominadas pelos interêsses dos industriais poderosos e não pelas grandes idéias políticas. Escrevia êle então:

"A supremacia do industrialismo poderia trazer-nos grandes males sociais, deixando-nos talvez a forma, mas fazendo-nos perder com certeza a substância de nossa liberdade."

Era de opinião que não devíamos ter em mira igualar o progresso norte-americano, de vez que êste era resultado das aptidões superiores de sua raça. Apontava, ainda, danosas influências da crise financeira e da febre industrial na agricultura; a mão de obra deslocava-se rapidamente das áreas rurais para as cidades; os proprietários de terras, fazendeiros, sentiam-se tentados pelos altos lucros das indústrias protegidas e, para participarem de tais ganhos, renunciavam às suas tradicionais ocupações nos cuidados da terra.

Muitas das idéias então expressas por Joaquim Murtinho encontram plena atualidade nos dias que correm. Depois daqueles anos nascidos do "encilhamento", temos tido outras febres industriais; outros negócios impossíveis têm sido tentados e novamente temos assistido a outras dispersões do parco capital nacional.

RECEIOS DO SOCIALISMO

Como Ministro da Indústria, pôde Murtinho, cioso de suas idéias conservadoras, apontar ao govêrno os perigos do socialismo que ia se infiltrando na administração pública. "A idéia socialista — escrevia êle — está se infiltrando em nossa organização social de um modo insidioso; não temos partido socialista arregimentado, mas o socialismo está invadindo o espírito dos homens públicos do nosso país.

"O princípio, hoje corrente, de que os serviços de correios, telégrafos, estradas de ferro e fornecimento de água devem ser feitos quase que só a expensas do Estado, é uma manifestação clara e evidente da conquista que aquela escola retrógrada vai fazendo no Brasil."

Mais tarde, Ministro da Fazenda de Campos Sales, cuidaria de combater, tanto quanto lhe ajudavam as fôrças, a participação do Estado naqueles negócios de serviço público e, quando em alguns casos teve que aquiescer na administração estatal de tais empreendimentos, fê-lo ditando que o Estado deveria nestas condições tratar como um empresário, cobrando o preço devido das coisas. Por que deveria o Tesouro pagar pelo telegrama ou pela carta que um cidadão confiava aos correios e telégrafos?

Arcavam tais serviços com pesados "deficits" que concorriam, cada ano, para aumento das dificuldades financeiras. "A causa de todos êsses males, o inimigo a combater, — na sua opinião — é o ideal socialista, que infiltrando-se em nossa sociedade, transforma cada um de nós em mendigo do Estado."

Marcava tudo isso o comêço de um despotismo econômico que punha em perigo a própria instituição republicana. Era preciso lutar contra semelhante erva daninha. "Só a prática franca, decidida e sem hesitação dos princípios de liberdade em nossa administração, poderá curar os nossos males; e se os mesmos princípios de liberdade com que procuramos resolver os nossos problemas políticos não nos merecem confiança na solução dos problemas econômicos, então é forçoso confessar que não merecemos o nome de republicanos".

E, coroando todo um capítulo de crítica candente à organização econômica que servia ao nascente regime, êle concluía a introdução ao seu Relatório como Ministro da Indústria, lançando pesada advertência:

— E' necessário, Senhor Presidente, republicanizar a República.

UMA PLATAFORMA

Se, como engenheiro fôra Ministro da Indústria, lógico seria que, como médico, viesse a ser Ministro da Fazenda. Estavam as finanças do Brasil gravemente doentes e praticamente desesperadas de todos os recursos alopáticos que lhe vinham sendo ministrados desde Rui Barbosa. Era tempo, por conseguinte, de se tentar a homeopatia. Para confirmarmos semelhante raciocínio, teremos que aceitar aquela introdução como tendo sido o seu Chernoviz. Campos Sales, em seu livro "Da Propaganda à Presidência", no capítulo em que historia a escolha do ministério, escreveu:

"Já eu tinha larga oportunidade de proclamar que a minha principal preocupação no govêrno seria a questão financeira. Ora, o Sr. Joaquim Murtinho, quando Ministro da Indústria do govêrno anterior, na sua notável introdução ao relatório de maio de 1897, combatendo desassombradamente os preconceitos que vinham de longe perturbando a vida econômica da nação e assinalando ao mesmo tempo as causas que mais concorriam para a nossa depressiva situação financeira, emitiu com admirável lucidez os princípios que julgava deverem ser aplicados em bem da reabilitação do nosso crédito e da consolidação das nossas finanças. Demonstrei a minha aprovação às suas idéias na seguinte carta:

"Acabo de ler com um interêsse sempre crescente a sua brilhantíssima Introdução, e apresso-me em trazer-lhe as minhas mais sinceras felicitações.

"E' um excelente programa de govêrno, traçado com grande elevação e muito patriotismo, sobretudo com rara coragem. Como médico abalizado, V. Excia. não se detém a combater as manifestações sintomáticas, mas vai às origens do mal.

"E' dêsses cuidados que carece o grande enfêrmo — a nação."

Acrescentava Campos Sales que essa Introdução indicava Murtinho como um dos melhores candidatos para a pasta da Fazenda. Mas, para Campos Sales, ter boas idéias era pouco. Fazia-se mister, também, "têmpera rija, espírito resoluto e vontade firme para levar à execução, sem recuos, sem as intermitências da fraqueza, medidas da ordem das que tínhamos de pôr em prática e que, provavelmente, iriam encontrar as resistências dos interêsses contrariados — isto sem contar com a sublevação das paixões e dos maus instintos, que nunca deixam de vir à tona na ingrata exploração de situações como estas". Fôra a frouxidão que levara nossas finanças ao estado de ruína. Somente quando se certificou de que teria em Joaquim Murtinho um homem conforme sua idéia, foi que Campos Sales convidou-o para uma conferência, da qual sairia com o compromisso de tomar parte no novo govêrno.

Membro de um ministério de capacidade, todo empenhado num esfôrço comum de recuperação, Joaquim Murtinho foi sem dúvida uma das suas figuras mais importantes. A êle ficou devendo o Brasil uma das mais brilhantes gestões financeiras, feita não sem encontrar obstáculos.

Uma das coisas desde cedo por êle definidas, foi a não transigência na execução do programa traçado. Esta teria que ser posta em prova logo no comêço, quando teve de ser organizado o primeiro projeto de orçamento sob sua responsabilidade. De acôrdo com a praxe então vigente, cada ministro mandou sua proposta à Fazenda. Parecendo ao titular dêsse ministério que algumas delas consignavam despesas adiáveis ou inoportunas, devolveu-as às secretarias de origem, acompanhadas com as respectivas observações, a fim de que pudessem ser modificadas. Os ministros, no primeiro momento, se mostraram suscetibilizados, acreditando que Murtinho queria, assim, restringir seus campos de ação. Foi necessária a intervenção de Campos Sales para que tudo se solucionasse. Murtinho, porém, vencera a partida.

MINISTRO DA FAZENDA

Como Ministro da Fazenda Murtinho foi um homem dentro do seu tempo. O brilhante desempenho que deu à tarefa que lhe fôra cometida deve, por conseguinte, ser apreciada em função da época. A sua lição, tomada hoje, deve consistir especialmente no estímulo, como resultado da decisão de se cumprir um programa sem atender às instâncias secundárias dos interêsses individuais ou grupais, visionando exclusivamente o supremo interêsse da Nação. Não abrir picadas, nem desvios laterais ao caminho traçado, foi um compromisso firmado entre Murtinho e Campos Sales. Tendo o Congresso, por exemplo, nos últimos dias da sessão legislativa de 1898, decretado algumas das medidas de ordem financeira solicitadas pelo novo govêrno, logo foi o presidente procurado por co-

missões de diversas classes de contribuintes, que propunham o adiamento na cobrança dos 10 por cento em ouro dos impostos de importação e reclamavam contra os impostos de consumo. Tomou a si, Campos Sales, a tarefa de mostrar às representações que, não obstante seus desejos de condescender, sentia-se no entanto constrangido a indeferi-las; era aflitiva a situação do Tesouro, o que levara o govêrno ao extremo de firmar o acôrdo de Londres, pelo qual contraíra obrigações que não poderiam deixar de ser satisfeitas sem que fôsse comprometida a própria honra nacional.

Os reclamantes não se deram por satisfeitos. Através da Associação Comercial apresentaram ao presidente uma nova ordem de fundamentos, onde abundavam exemplos de precedentes, com o que se cuidava de provar que era uma tradição a suspensão ou o adiamento da cobrança de impostos. Demais, o Executivo não podia sustar a execução dos decretos legislativos e ainda, as urgências do Tesouro já não comportavam delongas.

Não se deram por vencidos os reclamantes e começou então o trabalho de agitação. Cada dia novos grupos de interessados procuravam Campos Sales, muitos dêles com impertinência, até que um dia, indeferindo mais uma petição, o presidente disse: "Não posso obrigar ninguém a ser patriota; mas hei de fazer cumprir a lei."

Durante todo o seu govêrno, porém, a irritação se manteria alimentada pelos recalcitrantes.

Certo de que a questão financeira deveria ser a máxima preocupação do seu govêrno, Campos Sales, antes de haver tomado posse, foi à Europa negociar o primeiro "funding", para regularização da dívida externa. No dia 15 de novembro de 1898, ao assumir as responsabilidade da presidência, encontrou o Tesouro com uma caixa de 5.200:000$000 e com um débito de 31.350:000$000. O "deficit" orçamentário montava a 344.000 contos, com uma receita que não ia além de 324.000 contos. O câmbio, que ao ser proclamada a República estava acima do par, achava-se então a 5 5/8 pence.

A situação econômica, por seu turno, ferida de fundo por semelhante situação e longe de se haver reabilitado dos desastres do encilhamento, estava prestes a sofrer novos choques. Com semelhante situação deveria Murtinho lutar para cumprir sua parte na execução do programa.

Já no Relatório que apresentou em 1899, antes de completar um ano de trabalho, podia êle apresentar um quadro real da situação do país, definindo os têrmos do problema que se deparava ao govêrno. Caracterizando-lhe as idéias, Alcindo Guanabara, em seu livro sôbre "A Presidência de Campos Sales" diz que neste Relatório "o govêrno não aparece aí revestido das insígnias maravilhosas do Dalai-Lama, que possui todos os segredos do céu e da terra e que enfeixa nas mãos todo o poder sôbre o universo.: é simples, é claro, é modesto e é sincero. Desce à sociedade para pedir-lhe que não alimente a superstição de sua onipotência; confessa-lhe de plano que êle não pode senão preparar o terreno para ação, senão dirigi-la, senão encaminhá-la: as fôrças para essa ação é ela que as possui, é ela que as pode fornecer, é dela que êle as espera." Lembra Murtinho que não sofremos males essenciais de cuja cura devamos desesperar: são a punição infalível dos erros cometidos e que haveríamos fatalmente de purgar.

Estávamos a braços com duas crises distintas: a econômica e a financeira; a primeira, porém, era filha da outra. E retorna, então, aos pontos de vista expendidos quando Ministro da Indústria: as excessivas emissões de papel-moeda gerado a falsa idéia de que dispúnhamos de capital em abundância, daí tendo nascido emprêsas mal geradas, que não correspondiam às necessidades ou às conveniências reais do país; concorreu o excesso de papel-moeda para que se intensificasse em tão larga escala o cultivo do café, de modo a produção haver dominado de forma absoluta o consumo, gerando a baixa do preço pela fatalidade da lei econômica.

O excesso das emissões teve efeitos semelhantes sôbre a circulação e a produção: "discordância entre a produção de café e o seu consumo, acarretando como consequência fatal — baixa do preço da nossa moeda, baixa do preço do café". Havia, porém, a seu ver, outras causas:

"Deficits" orçamentários que, desde o antigo regime, eram saldados por emissões, empréstimos externos ou internos;

Concessões de garantia de juros a várias estradas de ferro, "que são outros tantos parasitas que nos sugam e nos hão de sugar a seiva durante muitos anos ainda";

Indenizações originadas de atos do Govêrno, declarando precipitadamente a caducidade de concessões, que viriam a desaparecer, fatalmente, por falta de capitais;

Despesas militares com guerras civis; abuso de aposentadorias; o sistema de montepio e caixas econômicas, em que as quotas e os depósitos eram consumidos como rendas da União.

Eram êstes, assim capitulados, os têrmos negativos do problema que lhe davam para resolver. E a solução de tão intrincada questão exigia operações que a seu ver eram duras, ásperas, irritantes, antipáticas e às vêzes, mesmo, com aparência de crueldade, tais como a redução da produção do café e aumento do seu consumo, redução da massa de papel-moeda e aumento do seu valor; redução da despesa pública e aumento da receita.

Eram tôdas, no entanto, medidas de suma complexidade. O aumento do consumo do café demandaria tempo e sua influência seria demasiado lenta em face das exigências do volume. O melhor remédio seria a diminuição da produção e esta o govêrno esperava que viesse em virtude da própria crise, através da eliminação dos produtores mais fracos. A valorização da moeda não se apresentava menos complexa que a do café. O ponto de vista de Murtinho era que, num país empobrecido como o nosso a garantia da potência emissora residia na riqueza que produzíssemos e exportássemos. Deveria ser nas relações da exportação, por conseguinte, que cumpria encontrar os meios da valorização do mil réis, mediante o aumento das vendas escapava-lhe à percepção, aqui, o fator balança de pagamentos; ou então, pela redução do meio circulante, pois, conforme seu raciocínio expresso, "tanto se pode elevar o quociente, aumentando o dividendo, como diminuindo o divisor". A primeira solução, como no caso do café, demandaria tempo, restava então a providência da retirada do papel-moeda da circulação.

Um resgate brusco do papel-moeda poderia determinar graves crises comerciais, sabia êle. A ação deveria ser executada com prudência, excitando-se a liquidação de negócios inferiores a fim de se promover a concentração dos valores nos negócios superiores. "E' necessário mesmo, algumas vêzes, suspender temporariamente a ação do resgate, para que os elementos mais retardatários, como o preço e os salários, não fiquem tão deslocados que possam perturbar profundamente as relações econômicas. E' uma operação cuja realização a paciência, o tato, o critério e a prudência devem andar ao lado da coragem, da tenacidade e da perseverança."

DA IDÉIA À EXECUÇÃO

Do que está escrito acima, podemos dizer que eram as idéias de Murtinho, partilhadas por Campos Sales. Como elas responderam na prática, é o que resta ver. O govêrno era liberal, livre cambista e, naturalmente, encarou de frente a parte financeira, deixando que a crise econômica se resolvesse pelos efeitos daquela, da mesma sorte por que daquela havia nascido. Nestas condições, temos dois aspectos a examinar: a valorização do meio circulante e o combate ao "deficit". Dos resultados obtidos através dêstes dois movimentos é que fruiu a reabilitação do país, ao transferir Campos Sales o govêrno ao seu sucessor.

Enveredou Murtinho pelo caminho do resgate do papel-moeda, por efeito do "funding-loan". Conforme o assentado no acôrdo de Londres, a partir de 1.º de janeiro de 1899, daí seguindo com as emissões feitas, o govêrno deveria depositar o valor delas em papel-moeda, ao câmbio de 18 d., nos bancos inglêses e no alemão, constituídos em truste. O papel-moeda assim havido seria retirado da circulação e destruído ou, se e quando o câmbio fôsse favorável, destinado a compra de letras sôbre Londres, a favor da casa Rotschild, que as creditariam a um fundo destinado aos pagamentos futuros em ouro dos juros sôbre os empréstimos e das garantias às estradas de ferro. A 12 de março de 1900 realizou-se a primeira queima, de 1.000 contos de réis. Em maio o govêrno informava ao Congresso que já haviam sido retirados da circulação 14.000 contos. Neste mesmo ano era proposta a criação do fundo de resgate, o qual seria empreendido com os seguintes recursos: a) Um empréstimo, que foi o "funding"; b) pelo produto do arrendamento das estradas de ferro; c) pelas prestações com que os bancos entrassem para pagamento de suas dívidas ao Tesouro; d) com os saldos orçamentários.

Ao assumir o ministério encontrara Murtinho uma circulação de ..... 788.364:814$500, que à taxa de 6 pence representava £ 19.769.543. Em agôsto de 1899, já o meio circulante descera a 735.759 contos, a taxa cambial se tinha elevado a 8 1/16 d. e o valor ouro subira a £ 24.717.270. Em julho de 1900 o câmbio tingiu a 14 1/4, entrando logo em declínio até atingir 9 d. em fins de dezembro. Semelhante descaída fôra o resultado da luta entre dois bancos, o River Plate e o Banco Alemão.

Ao se cumprir o quatriênio, em 1902, havia o govêrno resgatado mais de 100 mil contos do meio circulante e as taxas de câmbio haviam se elevado, a máxima, de 8 1/2 para 12 1/4 e a mínima de 5 53/64 para 11 5/8.

No combate ao "deficit" foi necessário reduzir despesas e aumentar a receita. Acreditava Murtinho ser imperioso lograr "superavits" orçamentários e para isto lançou mão de todos os meios.

Aumentou e agravou o impôsto de consumo. Paralisou obras públicas, sobretudo em obediência ao critério de que sofria a nação prejuízo demasiado grande com a realização de obras em câmera lenta. Na sua luta contra o que chamava de "perigo socialista", arrendou ou vendeu estradas de ferro.

Como o médico homeopata justificou, perante si mesmo e perante os cidadãos, sua política protecionista? Está num de seus relatórios:

"A redução nas tarifas das alfândegas das taxas ultra-protecionistas aumentaria, sem dúvida, a entrada dos produtos estrangeiros no nosso mercado, fazendo crescer por esta forma as rendas aduaneiras. Mas nem é possível, nem mesmo conveniente, sobretudo em uma época de grandes abalos, provocar uma transformação brusca no nosso vicioso sistema industrial, suspendendo instantaneamente proteções oficiais, à sombra das quais se organizaram e vivem muitas indústrias artificiais entre nós. Não temos outro recurso senão pedir a essas mesmas indústrias a compensação do prejuízo que elas causam às rendas da União. Daí vem o desenvolvimento extraordinário que estão dando Congresso e govêrno aos impostos de consumo, já aumentando algumas das taxas existentes, já estendendo a ação tributária a grande número de produtos. Êsse ato governamental, que vai sem dúvida aumentar os nossos recursos, despertou, como era natural, resistências próprias de tôda adaptação a uma nova ordem de coisas. E' de justiça, porém, declarar que o bom senso e o sentido de retidão da maior parte dos industriais e comerciantes bastaram para vender as dificuldades criadas por alguns espíritos exaltados."

No fundo, havia uma coisa que Murtinho não percebeu: quem pagaria tudo aquilo seria o povo, o consumidor.

Conduzida pelas medidas indicadas, a importação sofreu drástica redução, de tal forma que permanecendo a exportação nos mesmos níveis, foi possível o crescimento dos saldos da balança comercial, indo de 97 mil contos em 1899 a 265 mil contos em 1902. Não foi sem sacrifícios, pois, que Murtinho cumpriu sua tarefa no govêrno de Campos Sales. Valorizou a moeda, eliminou o "deficit". Para o primeiro marco, resgatou 100.000 contos de papel-moeda, criou um fundo de resgate para êsse papel, dotando-o com £ 1.500.000; elevou o câmbio a 12 e acumulou em Londres recursos que somavam £ 2.150.000; resgatou títulos da dívida externa no valor de £ 7.000.000 ouro e títulos internos no valor de mais de £ 2.500.000 e apólices no valor de 6.200 contos papel. Mas, em compensação, elevou a receita do impôsto de consumo de 14.500 para 36.000 contos; elevou a renda do impôsto de sêlo de 9.000 para 15.000 contos. Arrendou estradas de ferro.

Pagou a dívida do Tesouro para com o Banco da República, de 11.000 contos; resgatou letras do Tesouro no valor de 20.000 contos; resgatou as garantias de juros às estradas de ferro, que pesavam por 10.000 contos ouro no orçamento; pagou prestações devidas pela construção de navios de guerra e £ 1.000.000 resto da dívida de 2 milhões do govêrno anterior; liquidou compromissos no valor de milhares de contos, oriundos da guerra civil e de contratos onerosos do primeiro govêrno republicano.

Poderia Murtinho carregar no chapéu o tesouro que recebera do seu antecessor. Ao transferi-lo ao seu sucessor, poderia dizer-lhe que a crise financeira estava encaminhada para solução favorável. Restaria, então, ao novo govêrno, cuidar da econômica.

Deixando o ministério, estaria dentro em breve no Senado, onde em 1906 manifestou-se contrário ao projeto pelo qual se criava a Caixa de Conversão. Como o seu partido, o Republicano, apoiava aquêle projeto, Murtinho, dentro de sua dignidade, não encontrou outro caminho: renunciou, para ficar bem consigo mesmo. Logo depois foi novamente eleito e, numa homenagem que significa o conceito em que era tido pelos seus pares, foi feito presidente da Câmara Alta.

Estêve na Europa. Três presidente — Rodrigues Alves, Afonso Pena e Hermes da Fonseca — desejaram tê-lo como ministro, mas Murtinho dava a todos, como finda, sua atividade política. A 18 de novembro de 1911, em sua residência de Santa Teresa, veio a falecer. Dera ao Brasil o máximo de seus esforços, num trabalho tenaz, persistente, honesto.

DE TODO O MUNDO

O Plano Marshall em Execução

O ATO de Cooperação Econômica (ECA) iniciou suas operações em abril do corrente ano e agora, alguns meses já passados, muita gente começa a indagar que espécie de mercadorias os europeus estão recebendo por conta do programa de reconstrução. A resposta aparece em um inquérito divulgado recentemente pelas autoridades de ECA. Segundo êsse inquérito, nos primeiros quatro meses de sua atuação, a ECA autorizou às 17 Nações do Plano Marshall a compra de mais de 940 milhões de dólares. Práticamente todo êsse montante foi constituído de alimentos e matérias primas, sendo as autorizações de aquisição de equipamento insignificantes. A tabela seguinte mostra como se distribuíram essas autorizações, segundo os grupos de mercadorias:

MERCADORIAS	VALOR US$ milhões
ALIMENTOS E PRODUTOS AGRÍCOLAS	
Trigo e farinha de trigo	275
Carnes	48
Outros alimentos	41
Queijo e outros laticínios	21
Adubos, sementes e alimentos para animais	20
Equipamento agrícola	1,5
TOTAL	**406,5**
DIVERSOS	
Frete marítimo e terrestre	97
Equipamento industrial	21
Medicamentos	5
Partes de aviões	3
Outros	4,5
TOTAL	**130,5**
MATÉRIAS PRIMAS	
Derivados do petróleo	108,5
Carvão	66
Metais não ferrosos e minerais não metálicos	60
Algodão	55
Madeira	30
Óleos e gorduras não comestíveis	24
Fumo	22
Aço	20
Produtos químicos	13
Fibras têxteis (exclusive algodão)	4,5
TOTAL	**403,0**

A procedência das mercadorias oferece confrontos interessantes. Os dados disponíveis em agôsto mostraram que 3.840 das autorizações de compra foram concedidas para aquisição de produtos e serviços fora dos Estados Unidos. Contribuíram com as maiores parcelas para êsses fornecimentos o Canadá e os países do Gôlfo Pérsico, consistindo elas principalmente de petróleo, trigo e farinha de trigo e bacon. Os países europeus participantes até aquela data pouco forneceram, com exceção da Bélgica e da zona anglo-norte-americana da Alemanha. A distribuição dos suprimentos pelas diversas procedências apresentava-se assim:

AUTORIZAÇÕES DE ECA, ABRIL/AGÔSTO — 1948

Tôdas as autorizações	100%
Compras nos Estados Unidos	62%
Em outras áreas	38%
Canadá	17%
Zona do Golfo Pérsico	4%
Índias Ocidentais Holandesas	2%
Bizônia (Alemanha)	2%
Bélgica	2%
Escandinávia	1%
América Central e do Sul	5%
Outras	5%

Na distribuição das mercadorias, a Grã-Bretanha recebeu a maior porção, ou seja, 30 por cento do total de

MARSHALL

Seu plano avança

$940 milhões; 25 por cento couberam à França, e a Itália e Alemanha Ocidental, 12 por cento cada uma.

Êsses dados levantam a questão da composição futura do programa de recuperação. Se melhorar a situação mundial dos cereais e, mais tarde, a dos laticínios, os países do Plano Marshall poderão economizar dólares diminuindo a importação de alimentos. Nesse caso, é provável que êsses países utilizem êsses dólares na compra de equipamento, o qual ocupou nesses primeiros meses posição insignificante no total. No entanto, é pouco provável que êsses países possam adquirir tudo o de que necessitam nos Estados Unidos, uma vez que a indústria americana do aço parece pouco disposta a financiar qualquer expansão que tenha a finalidade de satisfazer o que considera uma demanda temporária por parte dos países europeus.

Assim, a perspectiva é de que os países do Plano Marshall terão que contar consigo próprios na obtenção do equipamento necessário à reconstrução e desenvolvimento. Tal incremento no comércio inter-europeu está implícito, aliás, na própria finalidade da ERP. Se o programa preencher os objetivos que lhe atribuem seus arquitetos americanos, as 17 nações chegarão a um ponto em que retirarão muito pouco da economia americana: as necessidades de alimento poderão ser satisfeitas, em grande parte, pelo Canadá e América Latina, enquanto que o equipamento deverá ser fornecido pela própria Europa.

AÇÚCAR NA EUROPA

Os resultados da safra de açúcar do corrente ano na Europa foram desapontadores, exceto em algumas regiões do Sul e do Suleste, principalmente em seguida a sêcas prolongadas. Segundo uma estimativa recente de F. O. Licht, a produção européia de açúcar bruto, com exclusão da Rússia, foi de apenas 4.645.385 toneladas, contra 5.286.364 na safra 1946-47, ou seja, menos 12,1 por cento. A tabela transcrita a seguir apresenta a estimativa da produção segundo os países na safra de 1947-48, em confronto com a do ano anterior:

PAÍSES	1947/48	1946/47
Alemanha	783 522	998 141
Áustria	38 000	24 000
Tcheco-Eslováquia	350 000	590 391
Holanda	225 000	238 000
Bélgica	135 000	234 454
França	700 000	763 750
Dinamarca	217 000	215 000
Suécia	240 000	290 000
Polônia	525 000	425 550
Itália	235 000	275 730
Espanha	200 000	176 674
Iugoslávia	85 000	68 000
Rumânia	85 000	35 153
Bulgária	18 685	33 114
Suíça	22 000	21 660
Finlândia	10 000	5 459
Grã-Bretanha	450 000	631 048
Eire (Irlanda)	65 000	69 059
Turquia	107 778	107 319
TOTAL	**4 645 385**	**5 286 364**

Poucos dêsses países poderão compensar a redução das safras pela importação, donde se deduz que as rações de açúcar poderão ser diminuídas, caso o Plano Marshall não venha trazer alívio à situação. Na Grã-Bretanha e na Tcheco-Eslováquia as rações já foram reduzidas. A Bélgica pretende manter as rações atuais importando 100.000 toneladas de açúcar bruto de Cuba. Os suprimentos de açúcar cubano bruto e refinado também permitirão à Bizônia da Alemanha manter as rações de 500 gramas para quatro semanas, quantidade essa que inclui geléia, que pode ser comprada em vez de açúcar e da qual cada 450 gramas equivalem a 250 gramas de açúcar.

Em todo o caso, na melhor das hipóteses, o abastecimento de açúcar na Europa permanecerá difícil até o próximo outono.

IMPÔSTO DE RENDA

A tremenda carga do impôsto sôbre as classes médias na Grã-Bretanha veio a ser aceita quase como parte da ordem natural das coisas. E' verdade que o último orçamento trouxe algum alívio, mas mesmo assim o pêso dessa carga aparece muito bem ilustrada na comparação feita em circular recente de uma firma americana, entre o impôsto de renda pago nos dois países por um casal com dois filhos. Aqui vão os dados:

RENDA US$	Impostos nos EU US$	Impostos na GB US$
2 000	—	90
5 000	432	1 080
10 000	1 361	3 260
20 000	3 888	9 610
100 000	45 643	81 910

As menores quantias pagas nos Estados Unidos resultam, em parte, de novas disposições legais, que envolvem a aplicação do chamado "princípio da propriedade em comum" à renda das pessoas casadas. Assim, um homem casado pode preencher uma fórmula conjunta com sua espôsa, baseado na hipótese de que ela tenha recebido metade da renda total de ambos. O impôsto é, então, calculado à base de 50% da renda total e multiplicado por dois, de modo que a quantia a pagar é computada pela taxa mais baixa, que vigora para pequenas rendas.

Naturalmente, muitos duvidarão da justificação de tais concessões em vista das atuais circunstâncias da crescente pressão inflacionista, resultante do plano Marshall e, ainda, em face do aumento das despesas com a defesa nacional, recentemente anunciado. O que ressalta do quadro, porém, é o pêso que recai sôbre as classes médias na Grã-Bretanha. Assim, um homem casado com dois filhos, com a renda bruta anual de £ 5.000, o que não representa um algarismo muito alto para um profissional moderadamente feliz na sua carreira ou, ainda, para um homem de negócios em posição destacada, paga na Grã-Bretanha mais do dôbro do que outro, em situação equivalente, nos Estados Unidos.

O COMÉRCIO MUNDIAL ATINGE O NÍVEL DE ANTES DA GUERRA

Segundo inquérito divulgado em "Foreign Commerce Weekly", o comércio internacional já atingiu o nível de antes da guerra em 1947. Na primeira metade do ano

A ERA DOS ÓLEOS

Os que imaginam que a era atômica está em início não devem ignorar que estamos ainda em plena era do óleo. De fato, verifica-se uma verdadeira competição entre o aumento de produção e o do consumo de óleo.

O consumo mundial de óleo montava, em 1938, a 5 milhões de barris diários. Em 1947, atingiu 8 1/2 milhões diários e, no corrente ano, só os Estados Unidos, o maior consumidor, estima-se que observam 6 milhões. A importância dessa estimativa está em que os Estados Unidos, que até 1946, possuíam um excedente diário exportável de 44.000 barris de derivados do petróleo, estão, presentemente, impossibilitados de satisfazer as próprias necessidades internas, tendo passado a figurar entre os importadores dêsses produtos. A significação dêsse fato para o resto do mundo está em que, enquanto em 1946 o Hemisfério Ocidental contribuía ainda com 77% das importações européias contra 23% provenientes do Oriente Próximo, em 1951 calcula-se que a quota do Hemisfério Ocidental não atingirá 20% daquele total, devendo o restante ser fornecido pelo Oriente Próximo.

A importância crescente do Oriente Próximo virá beneficiar o Grupo da Royal Dutch Shell em todos os aspectos. Quanto à produção, êsse grupo participa do Irak Petroleum, que recentemente aumentou seu capital autorizado de £ 39 1/2 milhões para £ 83 1/2 milhões, e tem ainda um acôrdo a longo prazo com a Gulf Exploration, possuindo metade das ações da Kuwait Oil. O esperado aumento da produção exigirá um aumento considerável da capacidade dos navios — tanques e refinarias. Tendo isto em vista, e que o grupo lançou o plano de £ 100 milhões para construção de novas refinarias e aumento da tonelagem da frota transportadora, já muito mais numerosa do que em 1939.

No entanto, a escassez do aço já está se fazendo sentir em todos os ramos de indústrias, pois tanto a perfuração, quanto os óleodutos, refinarias e tanques empregam êsse produto em grande escala.

passado, por exemplo, as exportações permitiam estimar o total do ano em US$ 46 bilhões, ou seja, $22,772 bilhões aos preços de 1938, em confronto com um valor estimado de $21,9 bilhões verificados em 1938. Isso prova que as mercadorias estavam percorrendo os canais do comércio exterior em 1947 a uma velocidade muito maior do que a ocorrida em 1946, conclusão confirmada pela tabela seguinte: (Vide quadro I).

No entanto, embora o comércio exterior tenha voltado ao nível de 1938 pelos meados de 1947, de modo nenhum foi restaurada sua composição. De fato, a exportação do Hemisfério Oriental, que, em 1938, contribuía com quase 75 por cento do total da exportação mundial (Europa com 48,6 por cento, Ásia com 16 por cento e África e Oceania com 7,8 por cento), só atingiu 2/3 do nível de pré-guerra. Êsse "deficit" do Oriente foi compensado pelo aumento

VALOR ESTIMADO DAS EXPORTAÇÕES

(US$ MILHÕES)

QUADRO I

ESPECIFICAÇÃO	1938	1946	1947 calculado
Aos preços atuais	21 984	33 000	46 000
Aos preços de 1938	21 984	19 184	22 772
Índice dos preços	100	172	202
Índice do volume	100	87	104

das exportações do Hemisfério Ocidental. As exportações dos Estados Unidos cresceram cinco vêzes no valor e duas vêzes e meia na quantidade entre 1938 e 1947, sendo que neste último ano êsse país representou 33 por cento do total da exportação mundial, em confronto com apenas cêrca de 14 por cento antes da guerra. As exportações do Canadá e da América Latina também apresentaram acréscimos substanciais.

As modificações ocorridas na composição do comércio internacional podem ser verificadas na tabela seguinte, que mostra as percentagens em relação ao total do comércio, dos principais países em 1938, 1946 e primeira metade de 1947: (Vide quadro II).

O inquérito em questão afirma que, apesar da grande procura pelas importações dos Estados Unidos, não foi possível ao comércio mundial fornecer um volume de mercadorias maior do que em 1938, devido às destruições causadas pela guerra. Em consequência disso, o panorama do comércio internacional, durante os últimos dois anos, vem sendo dominado pelo acúmulo de um tremendo "deficit" em relação aos Estados Unidos. Êsse "deficit" montou em cêrca de XX US$ 5 bilhões em 1946 e a quase 9 em 1947. A resultante escassez de dólares vem sendo sentida em quase todos os países, raras as exceções. Virtualmente quase todos foram obrigados a liquidar largas somas em reservas de ouro e divisas em dólares. A fim de conservar os dólares que vão escasseando, por tôda a parte surgiram os contrôles de importação e restrições de câmbio

Na Europa, os empréstimos em dólares e os auxílios do Plano Marshall, XX combinados a um programa de reconstrução de largo alcance, já em execução, são vistos como o remédio à escassez do dólar. Espera-se que tais medidas conduzam a um retôrno à convertibilidade da libra, o que viria a ajudar o Canadá a resolver seu problema de dólar. Os embarques para a Europa sob o Programa de Reconstrução da Europa deverão fornecer à América Latina os dólares necessários, uma vez que grandes compras de gêneros alimentícios e de matérias primas do Plano Marshall serão ali efetuadas. Ao mesmo tempo, revivescência da economia européia deverá trazer em resultado a volta daqueles países ao comércio internacional. No extremo Oriente, o auxílio à China tornará êsse país apto a dar alguns passos no sentido de retomar seu lugar no comércio internacional; por outro lado, os norte-americanos estão planejando a restauração da exportação japonêsa de bens de consumo, o que será mais um passo em direção de restabelecer o equilíbrio do comércio mundial.

OS ESTADOS UNIDOS SÃO OS MAIORES PRODUTORES DE RAIOM

Os Estados Unidos continuam à frente da produção mundial de raiom — de fiadura ou fibras — embora a quantidade produzida em 1947 tenha sido menor do que

QUDRO II

PAÍSES	IMPORTAÇÕES			EXPORTAÇÕES		
	1938 %	1946 %	1947 (Jan/Jun) %	1938 %	1946 %	1947 (Jan/Jun) %
Argentina	1,9	1,6	2,0	2,1	3,6	3,0
Austrália	2,2	1,7	1,7	2,5	2,6	2,1
Bélgica-Luxemburgo	3,2	3,3	3,3	3,4	2,1	2,8
Brasil	1,2	1,9	2,5	1,4	3,0	2,4
Canadá	2,8	5,1	5,0	3,9	6,7	5,8
França	5,6	7,1	5,6	4,1	2,6	3,9
Alemanha	9,2	2,5	1,8	9,7	0,9	0,9
Índia	2,4	2,2	2,3	2,9	2,8	2,5
Itália	2,5	2,0	4,1	2,6	0,9	1,6
Japão	3,2	...	...	3,6	...	...
Holanda	3,3	2,2	2,9	2,7	0,9	1,2
Suécia	2,2	2,4	2,5	2,2	2,0	1,5
Suíça	1,5	2,2	2,1	1,4	1,9	1,6
Grã-Bretanha	18,9	14,6	13,2	11,9	11,8	9,7
Estados Unidos	8,2	13,6	11,4	14,1	31,1	34,6

a em 1946, em tôdas as zonas produtoras. Na Europa, a produção aumentou de 24 por cento, na Ásia de 20 por cento, na América do Norte de 14 por cento e na América do Sul de 5 por cento. O recorde da produção mundial de fibras de raiom, estabelecido em 1941, ainda permanece de pé, mas a de raiom de fiadura está 4 por cento acima do total daquele ano. A produção mundial de raiom de fiadura em 1947 atingiu 1.310.835.000 libras-pêso, ou seja, 19 por cento mais do que em 1946, segundo informa a revista "Rayon Organon".

O aumento da produção européia de fios de raiom em 1947 é notável, tendo em vista os problemas da reconstrução e as dificuldades econômicas e sociais. Alguns países, como a Grã-Bretanha, a Bélgica, a Finlândia, França, Grécia e Suíça, ultrapassaram todos os níveis anteriores: diversos outros igualaram ou ultrapassaram os totais de antes da guerra. A produção italiana em 1947, por exemplo, apresentou um acréscimo de 77 por cento sôbre 1946 e só ficou 10 por cento abaixo do recorde de 1941. A produção estadunidense de raiom de fiadura representou 57 por cento do total mundial e foi cêrca de seis vêzes maior do que a da Grã-Bretanha, o segundo produtor mundial com 14 por cento do total.

A observação dos processos usados na fabricação do raiom de fiadura mostra que o processo da viscose continua a ser o principal:

	% da produção mundial total de raiom de fiadura
Viscose	75
Acetato de celulose	23
Cupro-amoniacal	2
Nitrocelulose	menos de 1

A produção mundial de fibras de raiom em 1947 (680 milhões de libras-pêso) também excedeu a de 1946 em cêrca de 19 por cento, embora tenha ficado 56 por cento abaixo do recorde de 1941. Os Estados Unidos fabricaram 34 por cento do total mundial — quase três vêzes mais do que o segundo produtor, a Grã-Bretanha.

Estima-se que a capacidade anual máxima da indústria mundial do raiom seja de 3,5 bilhões de libras-pêso a ser atingida em fins de 1948. Essa estimativa baseia-se nos aumentos projetados em diversos países produtores, na capacidade dos países recém-entrados na indústria e na capacidade potencialmente elevada da Alemanha e do Japão, após a reconstrução e reparos. No entanto, tendo em vista as condições mundiais ainda incertas e a improbabilidade de serem completados, no prazo estipulado, os reparos necessários, admite-se que o limite máximo de capacidade não possa ser atingido no correr dêste ano. Apesar disso, a estimativa em causa revela que a indústria do raiom é passível de grande expansão e que vem crescendo em todo o mundo, independentemente da reconstrução da Alemanha e do Japão. Mesmo após os reparos indispensáveis, a indústria dêsses dois países combinada não atingirá a metade do nível alcançado durante a guerra.

Do total estimado de 3,5 bilhões de libras; calcula-se que cêrca de 55 por cento sejam de raiom de fiadura e 45 de fibras de raiom. Espera-se que a produção do ano corrente atinja novos recordes, mas os planos de expansão da indústria de fibras não tem o mesmo desenvolvimento da de fiadura. Um aspecto interessante da questão é que, em 1938, apenas 25 países produziam raiom, enquanto que em fins do ano em curso 31 países o fazem.

Na tabela que se segue aparece um confronto da produção de raiom e outras fibras têxteis no último decênio. A produção total dessas fibras, em 1947, mostra um acréscimo de 12 por cento sôbre o de 1946, mas é 30 por cento menor do que o máximo verificado em 1937:

	MILHÕES DE LIBRAS					
	Fiadura	Raiom Fibras	Total	Outras fibras (*)	Total	% raiom s/ total
1937	1 197	626	1 823	20 000	21 823	8
1938	996	928	1 924	15 659	17 583	11
1939	1 145	1 095	2 240	15 645	17 885	12
1940	1 186	1 285	2 471	16 355	18 826	13
1941	1 265	1 552	2 817	14 897	17 714	16
1942	1 196	1 452	2 648	14 795	17 443	15
1943	1 150	1 390	2 540	14 255	16 795	15
1944	1 030	1 050	2 080	13 685	15 765	13
1945	897	501	1 398	11 804	13 202	11
1946	1 101	573	1 674	11 964	13 638	12
1947	1 311	680	1 991	13 278	15 269	13

(*) Algodão ,lã e sêda.

CUSTO DA VIDA NO CANADA'

Em julho do corrente ano, o Primeiro Ministro do Canadá nomeou uma comissão para investigar o aumento do custo da vida de conformidade com a recomendação da Comissão Especial de Preços da Câmara dos Comuns. Três membros, sob a presidência do Professor C. A. Curtis, continuarão a investigação iniciada em fevereiro dêste ano pela Comissão Parlamentar. No ato da nomeação, o Primeiro Ministro declarou que a Comissão deverá investigar "a alta dos preços, os fatôres que concorrem para o aumento dos preços e do custo, bem como as crescentes margens de lucro". Recomendou também que se "empreste especial atenção às mercadorias e serviços de uso diário comum". Deverá a comissão apresentar um relatório completo antes da abertura da próxima sessão legislativa, embora lhe seja facultada a divulgação de relatórios parciais.

O índice oficial do custo de vida aumentou de 53 por cento sôbre 1 de agôsto de 1939. Em junho do corrente ano estava a 154,3 (média 1935-39=100) contra 153.3 em 1 de maio e 134,9 em 2 de junho de 1947.

MERCADO DE TRABALHO NOS ESTADOS UNIDOS

Segundo informa o Departamento do Comércio dos Estados Unidos, em junho de 1948 o número de civis ocupados atingiu 63.500.000, o maior já registrado no país. Êsse total ultrapassa de 3.100.000 o verificado em maio dêste ano e de 870.000 o nível de junho do ano passado. As boas condições meteorológicas fizeram crescer a procura pelos trabalhadores agrícolas no mês em causa. Virtualmente todo o acréscimo verificado de maio para junho ocorreu no grupo dos jovens de menos de 25 anos e mulheres, grupos êsses em que é geralmente recrutado o maior número de trabalhadores ocasionais. O total de pessoas ocupadas, inclusive as fôrças armadas, foi estimado em 64.700.000 em junho, ou seja, mais 700.000 do que na mesma data do ano passado.

Um aumento de 2.600.000 entre maio e junho do corrente ano estabeleceu um recorde de emprêgo de 61.300.000. O número de empregados na agricultura aumentou de 1.500.000, atingindo o máximo de 9.400.000. Em outros ramos de atividade alcançou o nível sem precedentes de 51.900.000, tendo, durante a primeira metade de 1948, atingido uma média acima da verificada em igual período de 1947.

O número de desempregados, acompanhando a curva estacional, subiu a 2.200.000 em junho, ou seja, mais 400.000 do que em maio. Quase todo êsse aumento verificou-se entre menores de 20 anos, que entraram no mercado de trabalho em busca de empregos para o verão. No entanto, o número de desempregados baixou de 400.000 sôbre o ano passado, atingindo apenas 3,4 por cento do total de pessoas ocupadas, em confronto com 4,1 por cento em junho de 1947.

O MILHO NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

Apenas uma pequena parcela da produção mundial de milho entra no comércio internacional como grão. Durante o período 1935-39, por exemplo, quando a produção mun-

dial foi, em média de 4.739 milhões de bushels, as exportações mundiais atingiram em média 387 milhões, ou seja, 8 por cento da produção. A principal causa disso é que, com exceção de alguns poucos países ou zonas, a maior parte da safra é consumida no próprio local, como alimento para animais ou humano, nas fazendas ou seus arredores.

A maior parte do milho no comércio internacional vai para as zonas de criação, principalmente a Grã-Bretanha, a Holanda, França, Bélgica, Alemanha e Dinamarca. Em geral, os países europeus, com exceção da Rumânia, Iugoslávia, Bulgária e União Soviética, são deficitárias em milho, embora alguns — principalmente a Itália, Espanha, Grécia e Hungria — produzam grande parte das necessidades internas. Todos os demais são grandes importadores.

Normalmente, a Argentina, com o seu "corn beef" adjacente aos portos de exportação, envia de dois terços a três quartos da produção anual, principalmente para os mercados europeus, como alimentos para animais. A exportação média no período já mencionado, de 1935-39, foi de 239 milhões de bushels, em confronto com a produção média anual de 302 milhões.

A bacia do Danúbio é normalmente a segunda área exportadora em importância. No período 1935-39, para a produção média de 472 milhões de bushels, a exportação dessa zona foi de 40 milhões, ou seja, menos de 9 por cento da produção total. Praticamente, tôda a exportação destinou-se aos mercados europeus, sendo que mais de 80 por cento destinaram-se à Rumânia e Iugoslávia. A Rússia exporta esporadicamente, se bem que em certos anos anteriores à II Guerra Mundial tenha atingido até 6 milhões de bushels. No entanto, após a II Grande Guerra a exportação dessas áreas foi praticamente nula.

Embora a Ásia produza milho em grande quantidade, suas exportações são relativamente pequenas. No período 1935-39, com uma produção média anual de 608 milhões de bushels, as exportações médias foram de apenas 31 milhões, ou seja, 5,1 por cento de produção. A Indochina, Índias Holandesas e Mandchúria representavam, 4,9 por cento do total e verificaram-se pequenos embarques na Turquia e Birmânia, países êsses que, após a II Grande Guerra, são os únicos, e insignificantes, exportadores.

O milho é produzido em tôda a África, mas as exportações dêsse produto são muito pequenas. Da produção média de 259 milhões de bushels em 1935-39, só 30 milhões foram exportados, ou seja, menos de 12 por cento, sendo que só a União Sul-Africana contribuiu com mais de metade dêsse total. Após a última guerra, quase todos os países africanos transformaram-se em importadores.

Normalmente, os Estados Unidos são considerados uma das maiores fontes de abastecimento do milho. Muito antes da I Grande Guerra, porém, êsse país perdeu para a Argentina o primeiro lugar na exportação do produto, mantendo até hoje essa posição. Em nenhum período, porém, a exportação constituiu mais do que uma pequena parte da produção. Depois da II Grande Guerra as quantidades exportadas têm aumentado muito, atingido 32 milhões de bushels em 1945-46, 137 milhões em 1946-47 e 12 milhões nos primeiros sete meses da safra 1947-48. Êsses embarques têm contribuído para aliviar a situação dos alimentos nos outros países, principalmente na Europa e Extremo Oriente.

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR", cujas edições vêm sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte, e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares, que extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.

CRÔNICA PARLAMENTAR

Segurança, Proteção e Aumentos

A ELABORAÇÃO orçamentária foi um dos problemas de maior valor que a Câmara debateu neste período que agora analisamos. O plenário aprovou o relatório do Sr. Horácio Lafer sôbre a receita, que foi estimada em 16.724.650.000 cruzeiros. No momento de preparar o seu vôto, o relator dispôs para os seus cálculos e previsões de algarismos referentes à arrecadação nos quatro primeiros meses dêste ano. Dados mais amplos, confirmaram as suas previsões.

Assim fixada a receita na cifra acima mencionada e estabelecida a despesa em 18.301.049.000 cruzeiros, inclusive o aumento de vencimentos, o orçamento de 1949 desde logo se apresenta com o "deficit" de 1.576.399.320 cruzeiros. Estamos, pois, em face de uma perspectiva verdadeiramente desanimadora para as finanças públicas.

O Sr. Horácio Laber tem razão ao afirmar, como o fêz perante a Comissão de Finanças, que êsse "deficit" é particularmente perigoso na fase de preços altos que atravessamos, concorrendo para criar um clima de inflação. Na verdade, seria de todo ponto de vista lastimável que os esforços do govêrno no sentido de conter a onda inflacionária, herdada da ditadura, tivessem de ser abandonados. Tudo indica, portanto, que o Presidente da República terá de adotar medidas heroicas para evitar os males das emissões, que viriam agravar as difíceis condições de vida e perturbar o ritmo de trabalho da economia do país.

Não nos parece que tenha sido feliz o Sr. Horacio Lafer ao sugerir, como remédio para fazer frente ao "deficit", o velho recurso da agravação de impostos. E impôsto de consumo. De resto, foi essa a opinião de outros deputados na Comissão de Finanças, entre os quais os Srs. João Cleofas, Luís Viana, Aliomar Baleeiro e Fernando Nóbrega. O representante pernambucano, por exemplo, lembrou que a agravação do impôsto sôbre jóias iria determinar a evasão de rendas; o Sr. Fernando Nóbrega entende que o aumento de tributos é contraproducente, sendo preferível o recurso à compressão de gastos. Aliás, salientou que o "deficit" não seria eliminado com a emenda do Sr. Lafer, pois reatará ainda um passivo de cêrca de 800 milhões de cruzeiros. Fêz o Deputado Fernando Nóbrega uma observação pertinente ao dizer que não podia concordar com o relator no seu apêlo ao govêrno para que comprimisse as despesas orçamentárias, porquanto, se há no orçamento despesas supérfluas, estas deviam ser suprimidas

A COMISSÃO DISCUTE AUMENTOS

Aumentos, muitos aumentos, de impostos, de salários e até dos subsídios dos representantes do povo discutiu êste mês a Comissão de Finanças da Câmara dos Deputados. As suas sessões foram agitadas, e com o parecer do Sr. Horácio Lafer, recusando as estimativas do govêrno, pretendeu aumentar o impôsto de consumo ao invés da taxação direta, como seria mais recomendável. A fotografia fixou um momento de atenção dos deputados à leitura que da Constituição faz o presidente, Deputado Souza Costa.

pelo Legislativo. Daí o seu apêlo ao chefe do govêrno no sentido de ser vetado parcialmente o orçamento na parte das despesas consideradas inúteis ou adiáveis.

A emenda do Sr. Horácio Lafer, visando o reforço da receita, eleva o impôsto de consumo sôbre jóias, bebidas alcoólicas, refrigerantes e fumo. Isso quer dizer que um maior ônus fiscal vai atingir artigos que, bem ou mal, são de uso generalizado entre as classes menos favorecidas. No entanto, o representante paulista não se lembrou do impôsto sôbre a renda. Está claro que, quando se fala nesse tributo, é dos grandes contribuintes que se deve reclamar alguma coisa, pois seria insensatez aprofundar o êrro de gravar as pequenas rendas e salários. Cremos que uma maior eficiência da repartição arrecadadora e uma taxa mais elevada sôbre os grandes rendimentos bem poderiam aliviar o Erário das sombrias perspectivas que se abrem para o próximo ano.

A QUESTÃO PETROLÍFERA

Assunto que está preocupando seriamente a opinião nacional, não podia o problema do petróleo passar desapercebido no Parlamento, que terá de votar o Estatuto que o govêrno lhe enviou. Matéria que reclama conhecimentos especializados, não êste o lugar para discuti-la em todos os seus aspectos.

Queremos apenas registrar a repercussão que teve na Câmara e no Senado o ato do Presidente Dutra referente à exploração de refinarias. Foi, com efeito, uma decisão histórica, que os representantes souberam compreender e valorizar devidamente, já agora aprovada pela Comissão de Finanças da Câmara.

Raras foram as vozes que deixaram de aplaudir o ato do chefe do govêrno, que teve a prestigiá-lo a palavra de representantes das várias correntes políticas e daquelas em que se subdivide o Parlamento no que diz respeito à exploração das nossas riquezas petrolíferas. No Senado, o Sr. Ivo d'Aquino não hesitou em afirmar que o ato do General Dutra "revela tanto patriotismo e consulta de tal forma os interêsses nacionais, que todos os que almejam a grandeza do futuro do Brasil devem, por êsse motivo, congratular-se com o Chefe da Nação". Salientou ainda o líder da maioria que com êsse ato o govêrno cercou a concessão de refinarias de cautelas tais que poderá sôbre as mesmas e em qualquer momento exercer completa disciplina, desde que assim o reclamem os interêsses nacionais.

Em outros plano, a questão do petróleo tem sido objeto de discursos e votos em que se manifestam partidários do monopólio estatal e os da livre exploração pelos capitais particulares. No sentido do monopólio do Estado manifestou-se, em voto lido perante a Comissão de Constituição e Justiça, o Deputado Agamemnon Magalhães.

O antigo interventor em Pernambuco, argumentando com exemplos conhecidos, afirma que a exploração do petróleo conduz inevitavelmente, pela concentração de capitais e pela técnica, ao monopólio. Cita os casos do México e da Argentina, onde foi aceita, com os melhores resultados a solução nacionalista, e contesta a alegação de que não dispomos de capitais e técnicos para levar a bom têrmo a exploração do nosso óleo. O Sr. Agamemnon Magalhães coloca o problema no demagógico terreno da soberania política, que a seu ver pode ser posta em cheque pelo poder econômico, e daí passa simplesmente à conclusão de que a exploração do petróleo brasileiro deverá ser feita unicamente pelo Estado...

Tema delicado e controverso, não pretendemos dizer sôbre êle a palavra definitiva, que naturalmente será dada pelos representantes do povo brasileiro e pelo govêrno com pensamento voltado para os nossos legítimos interêsses. Uma coisa, porém, deve-se esclarecer desde logo: é que a exploração das nossas reservas petrolíferas precisa ser feita e o mais urgentemente possível. E' êsse um imperativo do nosso progresso econômico, da transformação da nossa vida. Qualquer solução que conduza a êsse resultado é boa e deve merecer o apoio de todos os brasileiros.

MIGRAÇÕES INTERNAS

Discurso interessante pela natureza do assunto que abordou foi o que pronunciou na Câmara o Sr. Plínio Cavalcanti. Discutiu o deputado paulista o problema das migrações internas. Na sua oração focalizou alguns aspectos fundamentais da questão, utilizando cifras e estatísticas que impressionam.

De início, o Sr. Plínio Cavalcanti manifestou o seu ceticismo em relação ao problema da imigração, não acreditando que êle venha a resolver-se mediante uma política racional e planificada. Interrompida a entrada de imigrantes estrangeiros, intensificou-se o movimento de massas trabalhadoras nacionais, tendo São Paulo como ponto de destino. Na década de 1936 a 1945, o Estado sulista recebeu nada menos de 432.642 trabalhadores nacionais; em 1946, somaram 42.336 os trabalhadores que procuraram São Paulo e em 1947 as levas de imigrantes brasileiros se elevaram de mais 68.168.

LLOYD REAL BELGA (BRASIL) S. A.

AGENTES GERAIS PARA O BRASIL DOS NAVIOS DAS COMPANHIAS

Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S. A.

e

Armement Deppe S. A.

SERVIÇO DE CARGAS E PASSAGENS ENTRE O BRASIL E A BÉLGICA

★

Escritórios:

RIO DE JANEIRO

Avenida Rio Branco, 4 -- 5.º

TELEFONE: 23-4828

★

SANTOS

Rua 15 de Novembro, 56 -- 5.º

TELEFONE: 6497

Depois de aludir aos dois outros pontos de migração — Amazônia e o Centro — o Sr. Plínio Cavalcanti analisou as correntes imigratórias que se dirigem para São Paulo para demonstrar, com fundamento em números, que a migração de trabalhadores nacionais para São Paulo não se formou espontaneamente, sendo antes o resultado do aliciamento, quando, em seguida à primeira guerra mundial, começou a escassear a imigração estrangeira. Minas Gerais e Bahia são os dois Estados que mais fortemente contribuem para formar as correntes de migrantes nacionais que rumam as terras paulistas. De 1936 a 1939, cêrca de 11 por cento da população do centro-sul baiano emigrou para São Paulo, notando-se que alguns municípios, no período aludido, acusaram elevadíssimos índices de emigração. Assim, em Guarinambi cêrca de 64 por cento da população emigrou, no de Caculé 53 por cento, no de Urandi 43 por cento e no de Jacacari 32 por cento.

O Deputado Plínio Cavalcanti fêz severa crítica ao govêrno, que não intervem no processo de migração, abandonando os trabalhadores brasileiros aos próprios recursos; tão pouco procura imprimir a êsse movimento de massas humanas um sentido racional. Ao ver daquele parlamentar, a migração para São Paulo constitui um bem, porquanto o trabalhador nordestino é na lavoura paulista um elemento positivo, apesar das dificuldades iniciais que experimenta em vista do seu desconhecimento dos processos agrícolas. A importância do trabalhador nacional na economia paulista bem se pode aquilatar dêste fato: a partir de 1930 foi êle que supriu as necessidades de mão de obra rural.

Impõe-se aqui um comentário. E' que a coexistência dentro do país de zonas de "chomage" permanente e de outras em que o trabalho é fácil e constante não convêm nem favorece o desenvolvimento regular da nossa economia, que somente poderá ser assegurado por meio de uma boa repartição geográfica da mão de obra. E temos também de acompanhar o Deputado Plínio Cavalcanti no reparo com que encerrou o seu discurso de que a única maneira de conter a migração da gente nordestina será pelo aumento da produção naquela área, racionalizando-se a agricultura mediante o aproveitamento de vastas regiões semi-áridas e criando-se um parque industrial, que será possível com o imenso potencial hidrelétrico do São Francisco.

Ainda a propósito de imigração — assunto de tanto interêsse nacional e que é uma constante nos comentários da imprensa — convém não deixar no esquecimento a dura crítica formulada pelo Deputado Damaso Rocha contra o Conselho Federal de Imigração e Colonização. O representante gaúcho foi incisivo nas referências que fêz ao presidente daquele órgão, que a seu ver está falhando na missão específica para que foi criado.

Não queremos visar pessoas, mas não podemos fugir à procedência da crítica do Sr. Damaso Rocha. De resto, a ineficiência e o descaso com que estamos encarando o problema da imigração nesta hora em que se rasgam as melhores possibilidades têm merecido a condenação da imprensa brasileira. Em comentários e reportagens, lemos diariamente o que se vem fazendo em outros países dêste continente no que se refere ao problema imigratório, enquanto nós prmanecemos de braços cruzados, numa criminosa apatia. Os melhores e mais capacitados imigrantes europeus, especializados na lavoura e em outras atividades, são atraídos para a Argentina. Desapercebido da gravidade do assunto, o Brasil não cuida de se abastecer no mercado europeu, limitando-se passivamente a acolher verdadeiros rebotalhos, gente incapaz, que apenas serve para aumentar os aglomerados urbanos ou pseudo-brasileiros, que se fixaram na Alemanha para lutar nas hordas do nazismo.

Boas razões teve o deputado gaúcho em tratar do caso na tribuna da Câmara. A sua crítica precisa ser ouvida.

O AUMENTO E OUTROS ASSUNTOS

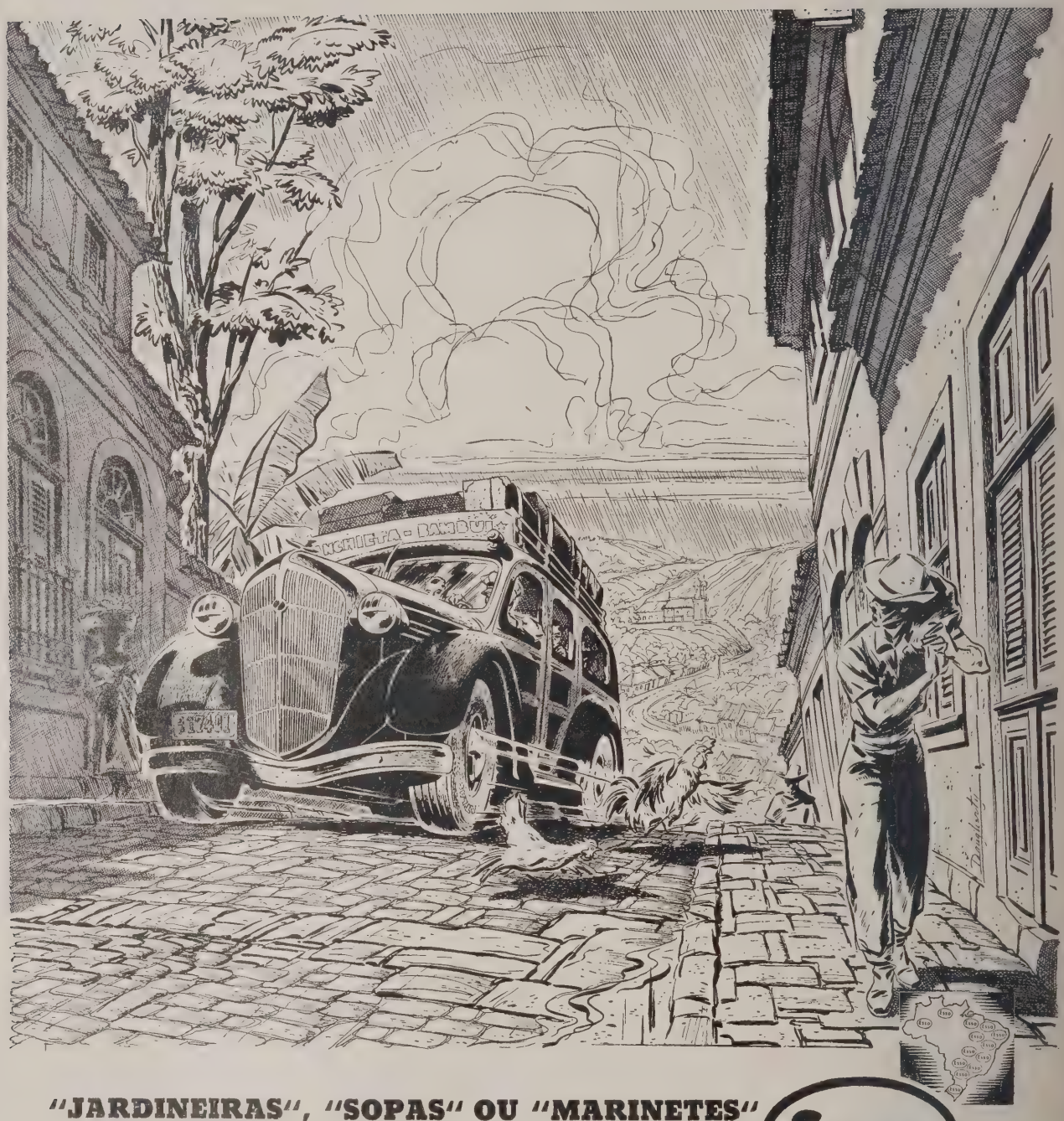
No momento em que escrevemos o projeto de aumento dos servidores civis e militares se encontra encalhado no Senado, onde continuam em estudo as numerosas emendas que lhe foram apresentadas. Chegou-se a dizer que seria transformado em lei no dia 29 de outubro. Não foi possível vencer antes daquela data os trâmites regulamentares. O funcionalismo continua esperando, enquanto tudo encarece.

O projeto vai voltar à Câmara, a fim de serem estudadas as emendas propostas pelos senadores, as quais vieram agravar as pesadas despesas dos cofres públicos. E' preciso que os deputados examinem o caso com espírito de imparcialidade e justiça, sem distinções que seriam odiosas. A situação é idêntica para as duas classes de servidores do país; idênticas as dificuldades que atravessam; idênticos os seus problemas. Consequentemente, a solução deve ser apenas uma, em condições de atender a todos na medida das suas necessidades e posições.

Afinal, resolveu-se a tão debatida questão do empréstimo à Light. Muita demagogia correu em tôrno dessa operação; muita incompreensão e muito de um falso nacionalismo. O Senador Ferreira de Sousa apresentou o seu parecer que foi favorável ao projeto já aprovado pela Câmara. Chega assim a seu têrmo um caso que é do maior interêsse para o Brasil, porquanto os fundos de que vai dispor a Light serão aplicados na aquisição do material indispensável à ampliação dos serviços no Rio e em São Paulo.

Na Câmara alta, o Sr. Apolônio Sales proferiu um discurso em que focalizou a situação econômica de Pernambuco, apreciando a posição do Estado nordestino no quadro da economia nacional. O senador pessedista teve oportunidade de aplaudir o ato do Presidente Dutra determinando a compra de refinarias d epetróleo e mostrou que Pernambuco figura em terceiro lugar entre os portos brasileiros importadores de combustível líquido para justificar o seu apêlo no sentido de que seja localizada em Pernambuco uma das refinarias projetadas.

Por fim anotemos as oportunas observações do Deputado Costa Neto a propósito das fibras nacionais. O antigo Ministro da Justiça aproveitou a discussão de um projeto de isenção de impostos de sacaria para lembrar que aquêle projeto valia como uma advertência. Se não temos indústria de sacaria e ficamos na dependência do produto importado, então é o caso de dar início a uma política objetiva de amparo ao que é nosso, ao aproveitamento das nossas riquezas de fibras que são abundantes. Estas palavras do Sr. Costa Neto constituem um programa: "em vez de uma política negativa de guerra aduaneira, uma política positiva de defesa da produção brasileira".



"JARDINEIRAS", "SOPAS" OU "MARINETES"

O povo crismou de nomes pitorescos os modestos ônibus do interior: "Jardineiras", "Sopas", "Marinetes" e até "Peruas". Isto em nada exclue o reconhecimento público pelas pequenas organizações anônimas que, possuindo um, dois, três ou poucos mais ônibus, servem às cidades e vilarejos de todo este imenso país, completando de maneira quase heroica — por estradas ainda não perfeitas — o sistema de transportes regionais.

No futuro, quando se contar a historia do moderno desenvolvimento de muitas regiões brasileiras, alguem há de se lembrar do papel pioneiro que os pequenos ônibus têm representado.

E para esse capítulo, a Standard Oil tem o prazer de dar este seu depoimento público, honrando-se tambem de vir servindo seus produtos a milhares desses modestos veículos em todo o país.

Esso

Milhares de carros, caminhões ou ônibus que atraves am as mais dificeis estradas do interior, são atendidos em todo o país pelo Serviço Esso de Lubrificação, que os poupa de desgaste, para novas j rnadas.

★

Trabalhando com Esso, Brasil afora.

★ STANDARD OIL COMPANY OF BRAZIL ★

McCann

Impressões do País do Dólar

Jorge Costa Leme

CHEGAMOS em Nova York, minha família e eu, na manhã de 7 de setembro de 1947 e de lá voltamos em fins de julho dêste ano. Onze meses não bastam para se conhecer profundamente um povo e um país complexo como o norte-americano, mas sempre dão para alguma coisa. E' baseado no que pude observar em tão curta estada que vou tentar esta série de artigos, impressões respigadas aqui e acolá de homens, fatos e coisas de uma terra prodigiosa que tem merecido livros e livros das maiores sumidades do mundo. Compreendam, pois, quão pálido será o meu trabalho. Tenho comigo a vantagem de um ângulo de visão ampliado pelo tempo e pela distância, retocado por uma pontinha da nossa portuguesíssima saudade. Saudade do bom tratamento que lá nos dispensaram, saudade da ordem, do respeito de um povo educado, saudade de amigos.

O navio entrou na embocadura do Hudson às 8 horas do dia 7 de setembro. Data da nossa independência política e um domingo. Se a primeira destas ocorrências era perfeitamente indiferente aos novaiorquinos, já a segunda falava-lhes com fôrça aos seus hábitos de burgueses e lhes sugeria passeios ao campo, pescarias, um gostoso banho de mar. Uma necessidade, sem dúvida, porque em tal quadra do ano o calor em Nova York é asfixiante. Assim, ainda de longe podia-se avistar pela bela rodovia ao longo da costa de Coney Island o desfile interminável de automóveis que, àquela distância, pareciam liliputianos. Era um mundo de gente que trocava os centros tremendamente populosos de Manhattan, Bronx, Queens e Brooklyn — os quatro principais dos cinco bairros em que se divide a cidade — pelas delícias de um dia à beira-mar ou em pleno oceano. Elegantes iates, muito brancos, muito bem cuidados, cortavam a grande velocidade as águas mansas do Atlântico ou oscilavam suavemente ao impulso de ondas quase imperceptíveis. Seus tripulantes, na maioria, pescavam, e ao cruzarem com o nosso navio trocavam acenos cordiais ou mostravam, orgulhosos, um respeitável peixe, ainda vivo, provavelmente o último que acabavam de fisgar.

Nossas vistas ávidas abandonam o próximo e buscam de novo o distante. À nossa direita continua a fieira ininterrupta de carros, agora mais visíveis. E também podemos ver em maior detalhe os edifícios daquele subúrbio da cidade. Juntam-se em blocos compactos de oito, dez e doze andares, mas não têm o aspecto leve, elegante, das nossas edificações. São todos velhos prédios escuros, de tijolo, com pequenas janelas. E' a defesa contra o frio que, naquela zona, se faz sentir com inclemência. Diante de nós ergue-se com seus reflexos verde-azinhavrados a famosa estátua da Liberdade, na extremidade exata da Ilha de Manhattan. Êsse monumento, que na realidade não correspondeu à minha imaginação pois quase se perde na sombra dos altíssimos arranha-céus, é um duplo símbolo: evoca-nos a tradicional amizade entre a França e os Estados Unidos e fala-nos da dignidade de uma nação livre e soberana.

A essa altura fundeamos para a visita da saúde pública. Urbanos e bem educados, os médicos e seus auxiliares em pouco tempo nos deram livre passe para o cais. Encostamos em Brooklyn, onde o Lóide Brasileiro tem os seus armazéns. Era a vez da polícia. Homens igualmente corteses examinaram atenta e atenciosamente nossos documentos — serviço minucioso que nos parecia a nós demorado e enervante pela ansiedade que tínhamos por já nos achar em terra. Descemos afinal, para a última das formalidades — a vistoria da bagagem pela guarda aduaneira. Sôbre o pessoal da alfândega norte-americana haviam-me dito cobras e lagartos, mas confesso que não tive a mínima razão de queixa. Quando souberam que eu era um professor brasileiro e particularmente quando lhes declarei que me destinava a Vassar College, dispensaram-nos, a minha família e a mim mesmo, as melhores atenções. Índice de superioridade de um povo é a consideração que dão aos mestres, àqueles que se dedicam a ensinar e a educar. Mostras de aprêço, estima, até carinho, pelos professôres (ainda tão mal apreciados entre nós aqui) encontrei a três por dois nos Estados Unidos. Detalhe que enaltece e honra aquêle grande povo. Bem, voltemos à alfândega.

Um dos guardas, latagão de quase dois metros, muito louro, olhos azuis muito límpidos que por pouco nos permitiam ler em sua alma, espécie de criança grande, êsse então desdobrou-se por nós. Cheio de curiosidade, perguntava como era o Brasil, queria saber o que pensávamos da Argentina e se ela nos incomodava, confessou que tinha imensa vontade de conhecer o bom vizinho e aliado do sul, e acabou indagando se eu tinha alguns selos do meu país. Todo americano tem a sua mania, um "hobby" como lá êles dizem. A do latagão louro eram os selos. Respondi que não, não os tinha comigo ali no momento, mas havia de os arranjar e mandar-lhe mais tarde. O homem ficou radiante. Daí por diante tudo simplificou-se ainda mais para nós. Deixamos o "pier" 7 em pouco tempo, quando ainda a maior parte de nossos companheiros de viagem andavam azafamados a mostrar coisa por coisa aos intransigentes guardas de farda azul-marinho, e rumamos para o coração de Nova York, o colossal Manhattan.

De Brooklyn, bairro curiosíssimo, densamente habitado — 2.700.000 almas, ou seja aproximadamente a população do Rio de Janeiro — atravessando a famosa ponte, penetramos na Babilônia dos nossos dias, após demorada viagem de táxi, que nos tomou três quartos de hora.

A primeira sensação que tem um estranho ao chegar em Manhattan é de opressão. A nossa não foi tão forte porque, sendo domingo, reinava relativa tranquilidade ali. Havíamos de tê-la, porém, e duplicada, no dia seguinte.

Hotéis, uma dificuldade. Depois de têrmos batido sem resultado a dois ou três, boa estrêla nos guiou ao hotel Lincoln, onde achamos finalmente acomodação, embora a prêço de aterrar. Um banho, um curto descanso, e saíamos para comer e fazer o primeiro reconhecimento da urbe fabulosa.

Não preciso prevenir que é impossível resumir num artigo o que vi naquele dia e nos seguintes. Devo também acrescentar que ainda um ano depois não havia visto tudo o que Nova York tem digno de ser visto. Logo, como dar em tão poucas páginas um apanhado completo da cidade tão prodigiosa? Não só a quantidade, mas especialmente a qualidade deixa-nos perplexos. Não sabemos por onde começar, quando nos dispomos a falar de Nova York. Já tive ocasião de dizer para um vespertino carioca, do qual foi correspondente durante meu estágio em terras de Tio Sam, que não apenas o estrangeiro, mas o próprio norte-americano se surpreende e queda extasiado com a extravagante grandiosidade daquela cidade, que, segundo Walt Whitman, "não obedece a modêlo algum senão a si mesma".

Estima-se em um milhão e duzentas mil as pessoas que transitam perpermanentemente por Nova York. Gente que arriba de todos os cantos do globo para ver e acreditar na Broadway, na estátua da Liberdade, nas pontes de Brooklyn e de George Washington, no Museu Metropolitano, no "Grand Central Terminal" — "a imensa estação sem trens", segundo disse, se não me engano, Paul Morand, e em muitíssimas outras maravilhas longas de enumerar. Grande parte dessa população itinerante, passando um, dois, no máximo sete dias em Nova York, às vêzes não tem nem onde dormir. O "Rockfeller Center" é o seu ponto de concentração. Magnífico bloco de construção moderna, suas linhas atrevidas mas de impecável equilíbrio encantam-nos a vista, e são, por isso, parte obrigatória em qualquer programa de turismo. Espetáculo dos mais curiosos é contemplar-se aquela massa humana, subdividida em magotes, a embasbacar de cabeça virada para o alto, conduzida por um guia, que lhe vai mostrando um que outro detalhe da Rockfeller Plaza e dos edifícios que a circundam. Ali tremulam ao vento as bandeiras das 51 Nações Unidas e foi com boa dose de patriotismo que vi o verde e amarelo do nosso pavilhão berrar entre as côres sóbrias das demais nações que crêem na democracia.

Não gostei muito do povo de Nova York. Fui encontrar o verdadeiro americano nas pequenas cidades do interior ou em pleno campo. Explica-se. Uma cidade com oito milhões de habitantes de tôdas as raças, numa luta incessante pela vida, não poderia deixar de ser assim. Irreprimível egoísmo é a mola que impulsiona aquêle povo urbano que se aperta pelas ruas, pelos ônibus, pelos "subways", pelas plataformas de trem e de "ferry", no justificável afã de ganhar os dólares que lhe hão de garantir o sustento numa cidade onde o custo de vida é dos mais altos. Gasta-se muito em Nova York, há muita coisa em que se gastar dinheiro naquela cidade

COMPANHIA AUXILIAR DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO

DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM

Uma nova arte que a técnica moderna pôs a serviço da segurança do patrimônio cultural da humanidade;

Um novo método de arquivamento de documentos, com economia de tempo, espaço e dinheiro;

Um novo processo de cópia fidelíssima de quaisquer documentos, páginas de livros; jornais e revistas, fotografias. etc.

Av. Presidente Vargas, 509 - 17.º and. - Fones: 43-4811 e 23-0538

de tantas e tamanhas tentações, mas em compensação ganha-se muito e goza-se a vida como em nenhum outro lugar da terra.

A Broadway à noite é um deslumbramento de luzes, de movimento. Cinemas, cafés, restaurantes, lojas, anúncios de tôda sorte inundam de claridade a caprichosa artéria que cruza Manhattan de um extremo a outro, em diagonal, desrespeitando o geométrico traçado de ruas e avenidas a se cortarem em ângulos retos. E' tão feérica a iluminação particular que essa rua, na altura de "Times Square", prescinde dos postes usuais de iluminação pública e a rua se mantém clara como em pleno dia de sol. Dia e noite o turbilhão humano que tumultua por ali é algo de indescritível. Há cinemas na Broadway e nas ruas adjacentes que funcionam sem cessar 24 horas diárias. Por curiosidade resolvi certa vez entrar em um dêles às quatro horas da madrugada e encontrei-o cheio como o nosso "São Luís' numa sessão de sábado à tarde.

Não encontrei em Nova York atitudes insólitas de branco para negro. Todos se toleram, mas não me escapou certa reserva e constrangimento de parte a parte. Os próprios negros preferem isolar-se e em Harlem, seu famoso bairro, vivem de permeio com os portorriquenhos, que formam, igualmente, numerosa colônia de "soi-disants" cidadãos norte-americanos. Sem dúvida é seríssimo o problema racial nos Estados Unidos. Não se trata apenas de mero assunto para romances e cinema. Até há pouco, sendo o negro pobre e deseducado, pouco perigo havia. Mas agora a coisa está bem diferente. Existem grandes fortunas negras. Os pretos procuram àvidamente a instrução. Têm magníficos ginásios, suntuosas universidades. Começam a pesar fortemente na balança nacional. Por outro lado, como ninguém ignora, os judeus vêm sendo olhados com sérias desconfianças pelo americano tradicionalista e caturra. O anti-semitismo assume proporções nunca vistas. Isto é paradoxal, a um primeiro exame, numa nação onde os judeus costumavam ser recebidos de braços abertos. Olhemos as estatísticas. A imigração judaica nos Estados Unidos é grande e foi bem maior. Fortunas imensas estão em poder dos judeus. O cinema está em seu poder também. Boa parte da imprensa é igualmente dêles. E as ciências, a literatura, o magistério, apreciável fração da administração pública, do exército e da marinha estão com indivíduos de sangue israelita. E tôda essa gente, agora oprimida, sob influência de intensa propaganda, veiculada pelo rádio, o filme e o livro, vai se rebelando contra esta espécie nova de inquisição. Hotéis existem, e teatros e cabarés, em Nova York, que não admitem judeus. Muitas emprêsas e escritórios comerciais importantes negam-lhes emprêgo. Não será difícil, nem surprêsa, uma fusão das duas raças desprezadas e perseguidas no combate à opressão comum. Êste choque, que já então nas apreensivas cogitações de historiógrafos, sociólogos e economistas, poderá verificar-se em futuro mais ou menos próximo. Sôbre o assunto tive oportunidade de conversar com especialistas e de todos obtive a mesma certeza. Urge tomar novos rumos ou então acontecerá o inevitável... Não será certamente por culpa de cidadãos como o ex-embaixador no Brasil, Adolf Berle Junior, e sua família. Em casa dos Berles não se pratica absolutamente a mínima discriminação racial. Tive várias ocasiões de o observar. Num dos jantares a que compareci em sua casa, na rua 19, vi à cabeceira, no lugar de honra, um prêto retinto. Verdade é que se tratava de pessoa educada e instruída — o Embaixador Joseph Charles, do Haiti. Mas o pigmento escuro ali estava, não obstante tudo, e isto para muito americano é quanto basta.

Custa-se a acreditar que o povo tão intransigente em matéria racial seja tão tolerante em assuntos religiosos. Nação de indiscutível predomínio protestante, permite amplamente a maior liberdade de crenças. Tôdas as religiões ali vivem na mais completa harmonia. Um dos fatos que mais admiração me causaram foi o perfeito entendimento reinante entre os três "mandachuvas" da cidade, apesar de ser católico praticante o Prefeito O'Dwyer, judeu sefárdico e diretor do orçamento Lazarus Joseph, e protestante o Procurador Geral Vincent Impelliteri. E' um povo profundamente religioso, não importa qual seja a religião ou seita.

A imprensa norte-americana, e especialmente a de Nova York, é de infundir respeito. Os profissionais são competentes, instruídos, honestos. As grandes universidades possuem excelentes escolas de jornalismo, onde a escrupulosa teoria se junta a uma prática assídua e bem orientada. Os jornalistas americanos, todos com grau universitário, podem não ter o brilho individual de alguns dos nossos homens de imprensa, mas em média, apresentam nível cultural bastante superior ao nosso. Ainda bem que já temos uma escola de jornalismo; é um meio de valorizarmos a classe. E não tenhamos dúvidas: podemos tornar-nos melhores jornalistas do que êles, porque temos melhores qualidades para a profissão — temos maior dose de malícia, maior mobilidade de idéias, mais rápido poder de apreensão e compreensão. Falta-nos estudo, constância, seriedade, pois nos acostumamos a tudo improvisar. O norte-americano, neste setor, pode servir-nos de esplêndido exemplo. O jornal de maior circulação nos Estados Unidos é o "Daily News" que tira aos domingos 4.800.000 exemplares! O "New York Times", outro jornal de grande circulação, conta com o mais dispendioso corpo de redatores de todo o mundo. Cada assunto é tratado por um especialista — desde a política nacional e os negócios estrangeiros até o "base-ball" e a pesca de truta. País da especialização, não seria a imprensa que haveria de fugir à regra geral. No entanto, também essa imprensa tão conscienciosa erra, e erra gravemente. Temos um exemplo visível nas recentes eleições presidenciais. Durante tôda campanha eleitoral, quase unanimemente os jornais nova-iorquinos antecipavam a vitória de Dewey. O candidato republicano deu crédito ao que diziam os jornais, excessivamente otimistas quanto às suas possibilidades de ser eleito, e, antes do tempo, dormiu plàcidamente na vitória. Já Harry Truman, não tendo a afagar-lhe as esperanças a voz de sereia da imprensa, trabalhou de rijo e sem esmorecimento. Era uma cartada definitiva. Lutava contra os jornais, contra o sul, contra Wallace e seus partidários. Ainda na véspera do sensacional pleito discursava, fazia promessas e pedia votos. Seu esfôrço, sua tenacidade, e — por que não? — suas pouquíssimas possibilidades de vencer comoveram o povo, sentimental e fàcilmente emocionável. E o resultado aí está: contra a previsão da espertíssima imprensa nova-iorquina, contra os desejos de Wall Street e contra os políticos do sul, Truman se elegeu.

Mas vejo que enveredo por um novo terreno, exatamente quando devo terminar. No próximo artigo veremos melhor alguns aspectos políticos da nação americana.

Background da Álcalis

Capítulo da Indústria Básica

OS que se dedicam ao estudo dos problemas fundamentais da economia nacional formam, hoje, duas bem definidas e distintas correntes de opinião:

I — a dos que defendem a tese da economia agrícola ou extrativa, os quais sustentam ser a política mais conveniente ao Brasil aquela, simplesmente, que consiste na modernização da agricultura e no incremento da exploração de matérias primas exportáveis; e

II — a dos que advogam o aceleramento — mediante a adoção de determinadas medidas — do *processus* de industrialização do país, colocando esta questão antes e acima de tôdas.

Meu objetivo, aqui, não é analisar o mérito de um ou de outro dos mencionados pontos de vista. Quero dizer, todavia, que, segundo penso, a virtude, aí, como em tudo mais, está no

Nos arredores de Cabo Frio, o grande município salineiro do Estado do Rio, foi escolhido o local para construção do parque de indústria básica de iniciativa do govêrno federal.

Dentre os vários emprendimentos industriais criados pelo govêrno, sob a forma de sociedades de economia mista, poucas têm sido tão discutidas como a Companhia Nacional de Álcalis. O autor do presente artigo, Sr. Armando Falcão, alto funcionário do Instituto Nacional do Sal, acompanhou de perto e participou, mesmo, dos trabalhos de organização daquela emprêsa. Aqui, nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, êle nos conta a história das origens e por que razão, até hoje, nada se produziu na área de Cabo Frio, onde foi decidida a localização das fábricas. Estando ainda por ser assinado o contrato de empréstimo da companhia com o Export-Import Bank, o presente artigo ganha interêsse.

Tempo de leitura: 45 minutos.

E' um fato singular e comum, na economia brasileira, que não obstante as reservas das mais importantes matérias primas, esteja o país ainda desprovido das respectivas indústrias de transformação e manufatura. Sendo um grande produtor de sal, somente agora parece que iremos ter a indústria de álcalis. Nesta página, duas vistas típicas do litoral fluminense, na área das salinas: um moinho de vento e o pôrto de Cabo Frio.

O sal produzido é amontoado ao ar livre e dali vai sendo transportado em pequenos barcos à vela para as suas aplicações mais populares, tanto no consumo doméstico como na indústria.

meio, isto é: as soluções mais acertadas, a meu ver, serão as que partirem de um critério que se afaste dos conceitos exclusivistas de progresso econômico.

Em duas palavras: nem só economia agrícola, nem só industrialização. Uma coisa e outra não se repelem, nem são incompatíveis. Ao contrário: completam-se.

Mas é evidente que nunca atingiremos um mais alto grau de progresso econômico enquanto não mobilizarmos, em prol de sua realização, todos os recursos das energias nacionais. Não há milagres em economia. Não é possível modernizar a agricultura com um sôpro, nem industrializaremos o Brasil colocando em plano secundário êstes dois requisitos essenciais: capacidade técnica e capital.

O capital, ninguém ignora como se constitui: é resultado do investimento de economias anteriormente feitas; e capacidade técnica é fruto de devotamento dos indivíduos às profissões mecânicas ou industriais e do desenvolvimento que as mesmas alcançam.

Êsses requisitos não são privilégio de povo algum. Não há nação que, pelo trabalho e pelo estabelecimento de uma sadia política construtiva, possa deixar de preenchê-los.

No Brasil, o capital é escasso e a capacidade técnica, relativamente reduzida. Mas o Estado pode cooperar, como vem cooperando, para sanar tais deficiências. O Estado, contudo, não é um poder onipotente. Seus recursos têm, naturalmente, limitações. E o ideal é que a sua função, a respeito, seja mais supletiva do que pioneira.

Urge despertar, nesse sentido, a atenção e a consciência de nossa gente. Ela precisa conhecer, pelo menos nas suas linhas gerais, os problemas fundamentais do Brasil, a fim de poder colaborar, ativa e diretamente, no esfôrço para a sua solução.

Neste país — por que não confessar? —, o carnaval e o futebol, depois da politicagem, ou juntamente com ela, atraem a preferência e polarizam a atenção da maioria. O mal, todavia, tem remédio. As reservas cívicas do povo podem estar adormecidas, mas não mortas. E' mister sacudi-las, é mister convocá-las. De olhos fechados, não é possível o esfôrço útil. Esclareçamos a massa e contaremos com ela.

Dentro desta ordem de idéias, proponho-me, neste trabalho, uma modesta tarefa: expor um problema do máximo interêsse nacional, que pouca gente conhece, no Brasil. Refiro-me ao problema dos álcalis, em relação ao qual, entre nós, tudo o que se sabe é quase nada. Até parece que existe um secreto interêsse em evitar que se fale nêle. Eu, como brasileiro, me coloco contra êsse interêsse suspeito

II

A IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA QUÍMICA E' UM IMPERATIVO DA SEGURANÇA NACIONAL

A indústria de álcalis compreende dois produtos principais: a barrilha, ou carbonato de sódio, e a soda cáustica, ou hidróxido de sódio.

Num excelente trabalho apresentado ao Conselho Federal de Comér-

No entanto, esta paisagem será valorizada, dentro de algum tempo, com a realização dos planos da Companhia Nacional de Álcalis. Tudo está na dependência da conclusão dos detalhes necessários à assinatura do contrato de empréstimo com o Import Export Bank.

cio Exterior, menciona o Engenheiro Antônio José Alves de Sousa que tôda a soda outrora usada "provinha de fontes naturais, de origem vegetal ou de origem mineral". A soda de origem vegetal deixou, praticamente, de ser utilizada. A soda de origem mineral existe em várias partes do mundo, "sob formas diversas, em estado sólido, conhecidas como "natron", "trona", "urão", etc., e, também, como salmoura contendo sais diversos, entre êles, carbonato de sódio, sulfato de sódio e cloreto de sódio".

O primeiro processo prático surgido para a fabricação da soda foi o de Nicolas Le Blanc (1783). Segue-se-lhe o aparecimento do processo eletrolítico (1800) e do processo de Ernest Solvay (1861).

Qualquer leigo pode compreender, facilmente, em que consistem os dois processos — o eletrolítico e o de Solvay —, os quais, nos dias presentes, servem de base para a fabricação da soda. Não se trata de coisa misteriosa, nem só acessível aos diplomados e especialistas. Os compêndios de Química elementar explicam um e outro processos. Recordemo-los, rapidamente. *O processo eletrolítico* — Fazendo-se passar uma corrente elétrica através de uma solução de cloreto de sódio, esta se decompõe em seus dois elementos: sódio e cloro; sendo o primeiro um metal muito ávido pela água, depressa se combina com ela, daí se formando o hidróxido de sódio, ou soda cáustica, enquanto que o cloro se desprende. Passando-se, então, uma corrente de gás carbônico pela soda cáustica em solução, esta se transforma em carbonato de sódio, ou barrilha. *O processo de Solvay* — Juntando-se uma solução salina ao gás carbônico, sabe-se que ela não se combina com êste que é absorvido, em grande quantidade, pela solução. Passando-se, através da mesma, uma corrente de gás carbônico, obtem-se o bicarbonato de sódio, que, depois de aquecido, transforma-se em carbonato de sódio, ou barrilha. A barrilha, após ser tratada com cal, nos dá hidróxido de sódio, ou soda cáustica.

O enunciado e a assimilação dos processos são, como se vê, simplíssimos. Complexa e muito dispendiosa, porém, é a montagem de uma fábrica que se destine a utilizá-los, como instrumento de produção industrial.

O processo eletrolítico só é adotado onde se encontra energia elétrica de fácil alcance e a baixo preço. Prefere-se o processo de Solvay onde existam, em abundância, as suas matérias primas principais: o sal e o calcáreo.

E a utilidade da indústria de álcalis? Por que, ainda no ano de 1775, instituía a Academia de Ciências da França um prêmio em dinheiro para quem descobrisse ou inventasse um meio prático de fabricar soda? Por que tanta cobiça despertaram e despertam, sempre, os álcalis, no mundo inteiro? Por que as poucas emprêsas dedicadas à exploração da soda constituem um dos mais fechados, mais sólidos e mais poderosos trustes de tôda a terra?

Não é nada difícil responder a estas indagações. Basta citar as seguintes aplicações obrigatórias da barrilha e da soda cáustica, enumeradas, aliás, num requerimento apresentado à Câmara dos Deputados, em 1947.

1 — Fabricação de abrasivos.
2 — Fabricação de adesivos (amido, etc.).
3 — Indústria da cerveja.
4 — Indústria de materiais de construção (cimento "Portland", etc.).
5 — Indústria de celulose e derivados ("rayon", viscose, etc.).
6 — Indústria química (absorventes, neutralizantes).
7 — Indústria da cerâmica.
8 — Indústria dos subprodutos do carvão mineral.
9 — Desinfetantes.
10 — Indústria de destilação de bebidas.
11 — Indústria de corantes orgânicos.
12 — Indústria de material elétrico (baterias, eletrodos, etc.).
13 — Indústria de explosivos (nitrocelulose-glicerina).
14 — Indústria de óleos e graxas.
15 — Indústria de alimentação (neutralizantes de ácidos).
16 — Indústria do vidro.
17 — Indústria da cola e da gelatina.
18 — Indústria de tintas (litografia, impressão, etc.).
19 — Indústria de inseticidas e fungicidas.
20 — Indústria de couros (couro artificial curtientes, etc.).
21 — Indústria de lubrificantes.
22 — Indústria metalúrgica (coloração e galvanização do ferro, purificação do chumbo, etc.).
23 — Indústria de beneficiamento de cereais (desinfetante para feijão, grãos, etc.).
24 — Indústria de mineração (reagentes para a extração de cobre, molibdênio, tungstênio, vanádio, zinco, bauxita, etc.).
25 — Indústria de pigmentos e vernizes.
26 — Indústria do papel (manufatura, etc.).
27 — Indústria do petróleo (remoção de impurezas, enxôfre).
28 — Indústria de medicamentos.
29 — Indústria de fotografia.
30 — Indústria de plásticos (chifre e marfim artificial).
31 — Indústria da borracha (coagulante, vulcanização).
32 — Indústria do açúcar (tratamento do bagaço).
33 — Indústria do sabão.
34 — Indústria Têxtil (fios e tecidos — alvejamento, polimento, mercerização).
35 — Tratamento de água potável, etc.

Anualmente, o Brasil canaliza para o exterior rios de dinheiro, com a importação de barrilha e soda cáustica. Eis o quadro da importação dêsses dois produtos, no triênio de 1945-1947, fornecido pelo Serviço de Estatística Econômica e Financeira, do Ministério da Fazenda:

	Quantidade Kg	Valor Cr$
	1. BARRILHA	
1945	23.720.401	23.627.460
1946	26.701.887	24.031.183
1947	30.881.047	47.259.694
	2. SODA CÁUSTICA	
1945	24.171.429	41.626.017
1946	28.193.518	44.658.297
1947	40.051.106	190.626.090

Certifica-se, assim, que, somente em três anos, deixamos evadir-se para o estrangeiro a respeitável soma de Cr$ 371.828.741,00 (trezentos e setenta e um milhões oitocentos e vinte e oito mil setecentos e quarenta e um cruzeiros), soma essa, por sinal, que ultrapassa, em quase cinquenta por cento, o montante do capital necessário à instalação, no Brasil, de uma fábrica de soda, com capacidade para produzir, anualmente, cinquenta mil toneladas de barrilha e soda cáustica, segundo os cálculos mais atualizados.

Portanto, não podemos deixar que continue se escoando o tempo sem que dotemos o Brasil de meios que lhe permitam dispor de soda nacional. Não podemos deixar que o problema permaneça relegado ao plano das cogitações secundárias. Nunca teremos uma economia verdadeiramente emancipada, nem nunca a nossa segurança e defesa estarão garantidas enquanto não nos libertarmos da condição de país importador de álcalis.

Justo é assinalar que diversas têm sido as tentativas feitas, a fim de implantar, dentro de nossas fronteiras, uma grande indústria química. Tais tentativas compreendem iniciativas de particulares — à frente de uma das quais se colocou, em determinada ocasião, o grande brasileiro Miguel Couto — e o próprio Estado. Êste, de modo especial, fixou a atenção sôbre o magno problema em 1914 (Govêrno Venceslau Braz), quando nada de concreto se conseguiu, e em 1942-43 (Govêrno Getúlio Vargas), quando se fundou a Companhia Nacional de Álcalis.

A Companhia Nacional de Álcalis é fruto de convicção — firmada na realidade dos fatos — de que, sem o patrocínio direto, sem a vigilância e sem o apoio integral do Poder Público, jamais será possível fabricar, no Brasil, álcalis em grande escala.

A parte mais importante das atividades até agora desenvolvidas pela Companhia Nacional de Álcalis será o tema principal dêste trabalho.

III

A HISTÓRIA DA CONCEPÇÃO DE UM GRANDE EMPREENDIMENTO

No dia 21 de março de 1942, o Sr. Gileno Dé Carli, membro do Conselho Federal de Comércio Exterior, ventilou, perante êsse órgão, o problema da soda, apresentando uma indicação cujas conclusões a seguir transcrevo:

> "Resultaria de todo inútil tôda essa exposição se na presente indicação eu não tivesse elementos para apresentar uma medida objetiva para a solução do assunto.

Dividirei em diversos itens o esquema para essa solução:

1) — Desde que até o atual momento não foi possível a iniciativa particular a fundação da indústria de soda cáustica no Brasil, ela deverá ser um empreendimento de Estado, desde que urge implantar a indústria de álcalis. Não se oporá nenhum obstáculo à fundação de qualquer outra fábrica que venha trabalhar no mesmo setor.

2) — Desde que existe um organismo para-estatal como o Instituto do Sal, com o contrôle de tôdas as atividades salineiras, o empreendimento deve-lhe ser entregue. Caberá ao I. N. S. estudar imediatamente a instalação da fábrica, escolhendo lugar apropriado, organizando os planos e orçamentos.

3) — O Govêrno Federal emprestará ao I. N. S. a importância necessária para executar e fazer funcionar a indústria de soda cáustica e subprodutos. Como sugestão, e para maior garantia do negócio, poderá ser aumentada de 10$000 para 20$000 a taxa de defesa do sal. Os primeiros 10$000 terão a aplicação estabelecida nos atuais decretos de defesa da economia salineira e os outros 10$000 serão a garantia do pagamento dos juros e amortização do capital emprestado. Sendo o consumo de sal no Brasil de cêrca de 600.000 toneladas, teremos anualmente uma arrecadação de 6.000 contos de réis. A elevação dos preços de sal nos mercados consumidores corresponderá a 3,6 por cento no Distrito Federal, 3 por cento em S. Paulo e 2,8 por cento em Pôrto Alegre.

À proporção que a indústria fôr dando lucro a taxa irá progressivamente diminuindo, até sua extinção.

4) — Tratando-se de uma indústria verdadeiramente básica, não é crível que não se procure uma solução. Minha indicação abrirá, talvez, margem para uma ampla discussão. Não devemos esquecer que o momento é propício para o Brasil se libertar da vontade, do interêsse dos monopolizadores da soda cáustica, e do seu desinterêsse de que o Brasil possua a sua grande indústria de álcalis."

A 13 de abril do mesmo ano de 1942, o Conselho Federal de Comércio Exterior manifestou-se de acôrdo com a idéia do Sr. Gileno Dé Carli, tendo proposto, em seguida, ao Presidente Getúlio Vargas, fôsse autorizado o Instituto Nacional do Sal a realizar os estudos necessários sôbre a implantação da indústria da soda no Brasil.

O então Chefe do Govêrno não tardou em despachar o processo respectivo, pois a 26 do referido mês de maio aprovava a proposta que lhe fizera o Conselho Federal de Comércio Exterior.

Logo em seguida, foi o assunto encaminhado à consideração do Instituto Nacional do Sal, que, sem perda de tempo, organizou uma comissão especial de estudos, que tinha a integrá-la técnicos de reconhecida capacidade, como, por exemplo, os Engenheiros Mário da Silva Pinto, atual Diretor do Departamento Nacional da Produção Mineral, e João Lopes Raimundo, Professor da Escola Superior de Engenharia da Universidade de Lisboa. Essa comissão funcionou durante cêrca de um ano, sob a orientação do Sr. Fernando Falcão, Presidente do Instituto Nacional do Sal, e o seu programa de estudos baseou-se nestes quatro pontos:

a) — verificação econômica das necessidades atuais e futuras do Brasil, em carbonato de sódio e soda cáustica; determinação da capacidade e ordem de grandeza mais conveniente para o empreendimento em vista;

b) — comparação entre a conveniência de adoção dos processos eletrolíticos e Solvay;

c) — exame minucioso, sob o ponto de vista técnico e econômico, dos possíveis locais para instalação da fábrica;

d) — estudo de detalhe e organização do projeto no ponto escolhido.

A comissão, para execução dêsse programa de estudos, além das reuniões plenárias que realizou, empreendeu viagens aos Estados do Rio de Janeiro, Sergipe, Alagoas, Rio Grande do Norte e Ceará, colhendo amostras para exame de matérias primas e investigando sôbre transporte, abastecimento de matérias primas, combustível e energia, e distribuição de produtos fabricados.

Em princípios de março de 1943, a comissão especial organizada pelo Instituto Nacional do Sal apresentou ao Govêrno o resultado dos seus trabalhos, fixando os pontos básicos para a implantação da indústria da soda no Brasil, consoante o resumo abaixo:

a) — a primeira grande fábrica a construir deveria ter capacidade para produzir, anualmente, 50.000 toneladas de carbonato de sódio (barrilha), dos quais 25.000 seriam transformados em hidróxido de sódio (soda cáustica), por caustificação. Dêsse modo, as mais prementes necessidades do consumo interno ficariam atendidas, sem sacrifício, porém, da margem indispensável à existência das iniciativas particulares;

b) — o processo a adotar deveria ser o de Solvay, e isto porque: I) — a produção de soda cáustica pelo processo eletrolítico está condicionada sempre a um mercado adequado para o cloro, e as necessidades dêste último, no Brasil, são ainda muito restritas; II) — grande parte da maquinaria destinada a montagem da fábrica, pelo processo de Solvay, poderia ser obtida no próprio país; III) — há dificuldade de encontrar em posição favorável, junto às fontes de sal, uma disponibilidade de potência elétrica de 7.000 a 8.000 kw., a baixo preço;

c) — do balanço técnico e econômico do conjunto de fatôres representados pelo sal calcáreo, água doce, água de refrigeração, combustível, proximidade dos principais centros de consumo e facilidade de importação e exportação, etc., chegou-se à conclusão de que o custo mais favorável de produção seria o das sodas fabricadas em Cabo Frio, no Estado do Rio de Janeiro, e em Alagoas. Considerando que cêrca de 70 por cento do consumo respectivo se acha localizado na região centro-sul do Brasil, verifica-se que a primeira fábrica deve ser instalada no referido município fluminense;

d) — o local escolhido, em Cabo Frio, foi o Pôrto do Forno, onde se obterá a salmoura necessária de uma grande salina artificial, a ser construída medi-

ante o aproveitamento de um grupo de salinas naturais já existentes.

O Estado Maior do Exército, consultado sôbre a localização da fábrica na zona de Cabo Frio, declarou que, embora existisse a tendência de se colocarem as indústrias de importância bélica afastadas da orla marítima, nada impedia que, diante das vantagens de ordem econômica, aprovasse a localização projetada.

Nessas condições, prosseguiu a comissão especial nos seus estudos em relação a Cabo Frio, tendo executado um programa completo de verificação minuciosa sôbre êstes pontos essenciais: sal, calcáreo, pôrto, vias de comunicação e energia elétrica.

Havendo-se chegado a conclusões plenamente satisfatórias, no tocante a êsses pontos e aos assuntos correlatos, cuidou-se de passar à fase de realização propriamente dita, planejando o I. N. S. a organização de uma Companhia que pudesse dotar o Brasil de mais um instrumento indispensável à expansão do seu progresso: uma fábrica nacional de álcalis.

Em março de 1943, o Presidente do Instituto Nacional do Sal submeteu à consideração do Presidente Getúlio Vargas um anteprojeto de Decreto-lei autorizando a criação da Companhia Nacional de Álcalis, tendo sido assinalado, na justificação respectiva, êste detalhe que assumiria, mais tarde, a gravidade de um empecilho quase intransponível, como adiante se verá os Cr$ 50.000.000,00, fixados como capital inicial da Companhia, não seriam suficientes para a realização do empreendimento, que exigia a inversão da quantia de Cr$ ..... 120.000.000,00. Pedir tôda essa soma aos capitais particulares, talvez fôsse pedir muito. A solução, então, seria suprir a deficiência com um empréstimo a obter do Banco do Brasil S. A., mediante um contrato, firmado não mais com o Instituto Nacional do Sal, mas com a própria Companhia, idéia essa que mereceu aprovação do Chefe do Govêrno. A 20 de julho de 1943, pelo Decreto-lei n. 5.684, foi autorizado o Presidente do Instituto Nacional do Sal a promover a constituição da Companhia Nacional de Álcalis.

IV

PROBLEMA EM VIAS DE SOLUÇÃO DEFINITIVA

A fundação da Companhia Nacional de Álcalis significava que o problema da soda entrava numa nova e promissora fase. Pode-se dizer, mesmo, que se iniciava a mais séria tentativa de implantar, no Brasil, uma indústria de álcalis em larga escala, pois agora uma entidade autônoma, apoiada e prestigiada pelo Poder Público, ia cuidar do assunto em têrmos concretos, com base em planos objetivos e visando a um fim definido.

Que o povo confiou, plenamente, no êxito do empreendimento di-lo bem o retumbante sucesso do lançamento das ações preferenciais, cuja subscrição ultrapassou o limite estabelecido, pelo que se tornou necessário efetuar um rateio do excesso verificado.

Assim, foi numa atmosfera de verdadeiro otimismo, foi numa expectativa por demais animadora que se realizou, em janeiro de 1944, a assembléia de constituição da C. N. A., cuja primeira diretoria ficou composta dos seguintes elementos. Presidente, Fernando Rêgo Falcão, Presidente do Inst. Nac. do Sal e orientador dos trabalhos da comissão especial que estudara o problema da soda; Diretores, Benedito Manhães Barreto, banqueiro e industrial de larga visão e experiência; e Berilo da Fonseca Neves, farmacêutico, beletrista e professor de Português do Colégio Militar do Rio de Janeiro.

Essa primeira diretoria — com exceção do Sr. Benedito Manhães Barreto, que renunciou em abril de 1947 e foi interinamente substituído pelo banqueiro Osmar Radler de Aquino — essa primeira diretoria exerceu o seu mandato até 1.º de setembro de 1947 — quando renunciou coletivamente —, e era assistida por um Conselho Técnico e Econômico composto dos Engenheiros Mário da Silva Pinto, Francisco Menescal, Gileno Dé Carli e Walter James Gosling, Conselho êsse que também se demitiu em setembro de 1947.

Na análise dos fatos relativos às atividades da Companhia Nacional de Álcalis, não é possível deixar de abordar um ponto indiscutivelmente da maior importância, que é o da atuação desenvolvida por essa primeira diretoria, pôsto que foi ela quem lançou os fundamentos da emprêsa e quem estêve à frente dos destinos dela durante praticamente um quadriênio. E' evidente, porém, que, no interêsse da verdade e da efetiva elucidação dos acontecimentos, êsse ponto deve ser focalizado sem personalismo e sem paixão, pois a matéria, sendo de magna relevância nacional, não comporta mesquinhas cogitações de ordem pessoal. Os erros porventura cometidos e as falhas acaso existentes não serão corrigido através dos processos de escândalo, que, antes de comprometerem os indivíduos visados, alcançam, envolvem e desmoralizam as entidades à cuja frente tenham êles estado.

Forçoso é reconhecer, antes de tudo, que a formação do primeiro grupo dirigente da C. N. A. não foi feliz, porquanto apresentava uma deficiência muito séria: nêle não havia um único elemento técnico, isto é, nêle não havia nenhum especialista em soda, capaz de arcar com a parte das responsabilidades pertinentes ao estudo do planejamento das obras e à fiscalização do desdobramento de suas diversas fases.

No caso da C. N. A., não fôra observado o salutar critério seletivo adotado, por exemplo, quando da eleição da Diretoria da Companhia Siderúrgica Nacional e que, mais tarde, também seria seguido na Companhia Hidro-Elétrica do São Francisco.

O Conselho Técnico e Econômico, por outro lado, não era órgão deliberativo, mas meramente consultivo, pois todos os poderes e atribuições estavam enfeixados nas mãos da Diretoria.

Sem embargo dessas circunstâncias prejudiciais, não se pode dizer, sem cometer injustiça, que os trabalhos da C. N. A., no período de janeiro de 1944 a setembro de 1947, tenham deixado de seguir uma linha de orientação sensata, que obedecia ao inquebrantável propósito de levar a bom têrmo um empreendimento grandioso e patriótico. O fundador da Companhia Nacional de Álcalis se obstinara no estudo das questões de que dependia a realização da obra e a esta se dedicara de corpo e alma. Dominara-o a fé absoluta no sucesso da emprêsa. Nêle se acendera a chama de um ideal: o ideal de uma grande indústria química brasileira.

Que fêz, então, de concreto o fundador da Companhia Nacional de Álcalis para que viesse a ser uma realidade a soda nacional? Fêz alguma coisa ou deixou tudo por fazer? Quem, como o autor dêste trabalho, conheceu a intimidade da vida da C. N. A., e não tem pretextos para tentar demolir reputações, só pode atestar que, ali, durante o período de janeiro de 1944 a setembro de 1947, foi empreendido o esfôrço máximo para conduzir a C. N. A. ao triunfo integral.

Mas neste caso, perguntar-se-á, porque nesse período, que foi relativamente longo, não se iniciou e concluiu a construção das usinas de soda em Ar-

raial do Cabo? Isto foi humanamente impossível, isto não seria conseguido por ninguém, pois faltaram meios à C. N. A. para completar, como era e é indispensável, os seus recursos financeiros.

Essa dificuldade número um da emprêsa não adveio de imprevisão, inadvertência ou êrro da C. N. A. Tudo se resume assim: ao ser fundada a emprêsa, já obtivera o seu incorporador, do Banco do Brasil, o compromisso de conceder-lhe um empréstimo de financiamento, no valor de Cr$ 70.000.000,00, conforme autorização expressa do Presidente da República e conforme se fizera constar do prospecto divulgado através da imprensa, quando do lançamento das ações. Acontece que, posteriormente, começaram a surgir embaraços em tôrno das *demarches* relativas à concretização dêsse empréstimo. Criou-se um impasse de consequências as mais desagradáveis. Num monótono vai-evem entre a C. N. A. e o Banco do Brasil preciosos meses se consumiram. E nessa emergência não surgiu, infelizmente, uma fôrça capaz de evitar o que nunca devia ter acontecido: o fracasso definitivo das negociações entre as duas entidades.

Entrementes, a C. N. A., como era natural, não podia ficar paralisada nas suas atividades, porquanto se confiava em que o Govêrno Federal não permitiria, afinal de contas, fôsse de água abaixo uma emprêsa por êle próprio criada e destinada a preencher uma enorme lacuna no quadro da economia nacional.

Assim, enquanto se tentava obter uma solução satisfatória para a dificuldade surgida com o Banco do Brasil, não se ficou dormindo na C. N. A. Trabalhou-se com afinco, montando-se, em Arraial do Cabo, uma grande base de serviços de construção, dotada de equipamento completo e com organização própria para atender, convenientemente, às futuras solicitações da engenharia; ampliaram-se e completaram-se estudos, ensaios e experiências sôbre matérias primas, combustíveis e água; construíram-se trechos de excelentes rodovias, ligando Cabo Frio a Arraial do Cabo, e também foram abertas estradas destinadas a tornar mais fácil o acesso às fontes de sal e de calcáreo; construiu-se alojamento adequado para o pessoal dos escritórios; adquiriu-se, mediante especificações rigorosas, e colocou-se, em Arraial do Cabo, grande cópia dos materiais de construção a serem utilizados; fizeram-se sondagens geológicas e outros estudos sôbre o pôrto e a vila operária; foram estudadas, detida e meticulosamente, as propostas das firmas norte-americanas, que, a convite da C. N. A., poderiam habilitar-se às obras de instalação da fábrica.

Tudo isso era absolutamente essencial, como trabalho preliminar das obras do Arraial do Cabo. Fôsse qual fôsse o programa traçado, jamais seria possível deixar de atender a tais pontos, antes de serem lançados os alicerces dos edifícios da fábrica de álcalis. Sem isso, não se poderia ir além da estava zero. A menos que se pretendesse instalar uma grande indústria de produtos químicos ao simples sôpro da brisa de Cabo Frio.

O que se fêz, não podia ser feito de graça, nem a trôco de moedinhas contadas. Sem despesas avultadas pode-se implantar muita coisa, menos uma indústria de álcalis em larga escala. Haja vista o alto custo de um simples ensaio de calcinação de conchas conchíferas, em fornos rotativos, feita nos Estados Unidos da América, ou os elevados ônus financeiros que acarretam os estudos sôbre lençóis dágua subterrâneos.

O mal da C. N. A. não foi o desperdício de dinheiros, que êsse não existiu. O mal foi e continua sendo a demora registrada na obtenção e concretização dos meios que completarão os recursos indispensáveis à realização de seus fins. Voltemos, pois, a êste ponto essencial.

Conforme dissemos, o Banco do Brasil se comprometera a emprestar à C. N. A. Cr$ 70.000.000,00, indispensáveis à execução do seu programa industrial.

Entretanto, as *demarches* pertinentes ao assunto consumiram meses a fio e tiveram, como vimos, um desfecho infelizmente negativo.

Os males que daí decorreram são evidentes: atrasou-se, consideravelmente, o início das obras da fábrica propriamente dita, em Arraial do Cabo, enquanto os serviços já instalados iam consumindo o capital da emprêsa. Surgiu, nessa emergência, como tábua de salvação, a idéia de apelar-se para um banco estrangeiro. E a C. N. A. dirigiu-se, então, por iniciativa própria, ao Export-Import Bank of Washington.

Quem conhece as explicáveis meticulosidades do americano como banqueiro, pode calcular as duríssimas provas que a C. N. A. teve de enfrentar, para atingir o seu objetivo. Primeiro, não se manifestava, da parte do Export-Import Bank, o menor interêsse em conceder o financiamento almejado, e isso não é preciso dizer por que; vencida, depois, a sua indiferença, no caso, iniciou-se uma nova fase de verdadeira pesquisa em profundidade, sôbre as possibilidades de sucesso do negócio, do ponto de vista técnico, econômico e comercial.

O Export-Import Bank requisitou informações e esclarecimentos minuciosos e completos no tocante a cada um dos dados que compõem o problema da implantação da indústria da soda no Brasil. A perquirição era severa, intensa e extensa, nada escapando aos quesitos formulados. Mas as respostas foram prontas, seguras e completas. Esta circunstância causou magnífica impressão aos técnicos e especialistas do Export-Import Bank.

Finalmente, após quase um ano de estudo, e depois de se convencerem da perfeita exequibilidade do empreendimento e da certeza dos seus resultados, deferiu o Export-Import Bank o pedido da Companhia Nacional de Álcalis, concedendo-lhe um empréstimo de financiamento no valor de Cr$ 150.000.000,00, a juros de 3,1/2% a. a. e para pagamento no prazo de 10 anos.

Dentre as vantagens asseguradas à C. N. A. por êsse empréstimo, cabe destacar aquela pela qual todos os gastos e inversões até então realizados encontraram larga compensação, porquanto estava garantida uma economia de Cr$ 61.000.000,00, decorrente da diferença de encargos, principalmente de juros, entre o empréstimo que a emprêsa pretendeu obter, inicialmente, do Banco do Brasil e o que, afinal, conseguiu do Export-Import Bank.

Também convém ressaltar que, concedido o empréstimo pelo Export-Import Bank, a grande firma americana, Fraser Brace Enginering Co., conseguiu permissão para utilização dos processos e dos técnicos da Yungli Chemical Industries, que não pertence ao truste mundial da soda e que tem à sua frente uma das maiores celebridades da indústria química: o Dr. Te Pang Hou. Ficou previsto que essa utilização se faria mediante um "royaltie" de U$S 110.000,00, a ser pago em três parcelas, antes do início do funcionamento da fáfrica de Arraial do Cabo, cuja montagem e operação ficariam sob a responsabilidade da Yungli, durante os dez anos correspondentes ao prazo do empréstimo, — espaço de tempo necessário e su-

FORNOS TÚNEL "ALLIED", FORNOS PERIÓDICOS, SECADORES E INSTALAÇÕES PARA INDÚSTRIAS CERÂMICAS

★

MAÇARICOS, VENTILADORES, BOMBAS E INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA QUEIMA DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

★

Os conhecimentos da nossa seção técnica são o resultado da larga experiência adquirida por Ferro Enamel Corporation, E.U.A. no mundo inteiro.

★

FERRO ENAMEL S. A.

Rua Marconi, 23 - Caixa Postal 2948 - SÃO PAULO

Brasil

ficiente para o perfeito treinamento dos técnicos brasileiros.

A firma americana que, em cooperações com a Yungli, ia projetar e instalar a fábrica de Arraial do Cabo assumiria três importantes compromissos, perante a Companhia Nacional de Álcalis e o Export-Import Bank:

I — responsabilidade relativamente às quantidades mínimas de carbonato de sódio e hidróxido de sódio, previstas nos estudos já feitos;

II — responsabilidade relativamente à ótima qualidade dos dois referidos produtos, segundo os similares fabricados noutros países;

III — garantia de custos de produção em função dos preços e qualidades das matérias primas.

Estávamos no mês de abril do ano de 1947, quando o empréstimo americano foi concedido à Companhia Nacional de Álcalis, nas condições acima expostas.

Naquela ocasião, a concretização da operação estava dependendo do preenchimento de duas formalidades essenciais, previamente submetidas ao Govêrno Brasileiro e por êste expressamente aceitas: a) — concessão do aval do Banco do Brasil; b) — aumento do capital social da C. N. A., de Cr$ 50.000.000,00 para Cr$ 100.000.000,00.

A C. N. A. se movimentou, imediatamente, no sentido de obter à pronta satisfação do acordado, a fim de poder ser assinado o competente contrato com o Export-Import Bank of Washington, o que, todavia, até agora não foi feito.

Em setembro de 1947, quase tôda a Diretoria da Companhia Nacional de Álcalis foi mudada, com ela saindo, também, o renomado engenheiro patrício Luís Augusto da Silva Vieira, a quem tinham sido atribuídos amplos e completos poderes de direção dos serviços de Cabo Frio. Nessa época, como se conclui desta exposição, as dificuldades mais desanimadoras, os óbices maiores felizmente já haviam sido vencidos. O problema dos álcalis estava em vias de solução definitiva. O início das obras da fábrica de soda cáustica e barrilha se achava na dependência do cumprimento de condições que não encerravam embaraços mais difíceis, principalmente se considerarmos que a C. N. A. é uma emprêsa do Govêrno.

TUBOS ARMCO

DE AÇO SOLDADOS

para vários fins

Produzindo agora no Brasil **tubos de aço soldados,** a ARMCO Industrial e Comercial S/A vem facilitar a aquisição dêsse material, oferecendo-o também por preços inferiores aos atuais.

Da moderna fábrica, onde está sendo empregada a mais recente técnica norte-americana, saem agora os **tubos de aço soldados,** de diâmetros até 1,80 m, para tubulações adutoras, irrigação, "penstocks", estaqueamentos e outras obras de engenharia hidráulica cuja execução vinha sendo dificultada ou impedida pela obtenção dêsse material no exterior.

Entregas rápidas.
Preços razoáveis.
Pêso reduzido e fácil transporte.

Dirijam suas consultas à:

ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A

Rua da Alfândega, 107 — Rio de Janeiro

RIO DE JANEIRO • SÃO PAULO • PORTO ALEGRE • SALVADOR • CURITIBA • BELO HORIZONTE • AGENTES NAS OUTRAS CAPITAIS DOS ESTADOS

Aspectos do "Puzzle" Nacional

O Drama da Centralização

Euclydes Pinto Pereira

Depois de estudar aspectos do mercado interno e questões particulares de isolamento de centros nacionais, o autor se demora em fixar flagrantes do que chama o "puzzle" brasileiro, salientando o terrível drama que para o nosso progresso constitui a centralização administrativa e financeira, que considera nota predominante do panorama brasileiro.

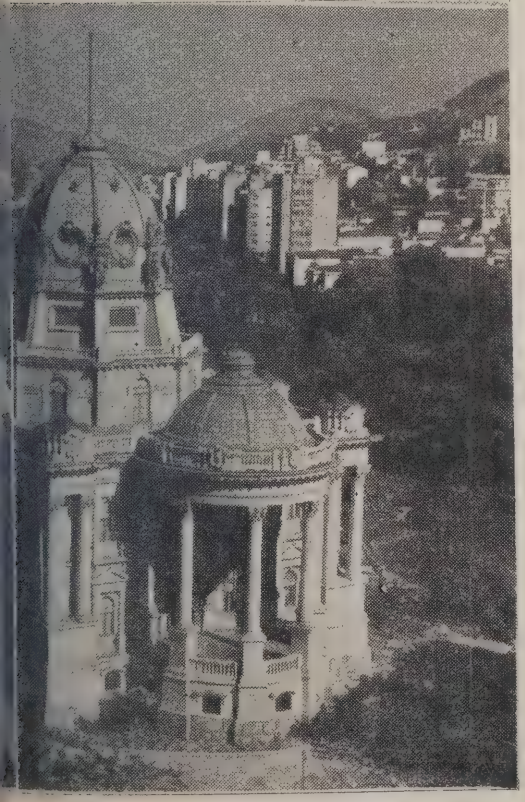
Tempo de leitura: 35 minutos.

A JULGAR pela reação que se esboça em todo o país, a impressão é de que nunca, nem mesmo no Império, sentiram tanto os brasileiros os efeitos maléficos da centralização econômica e administrativa que é, ainda, nota predominante.

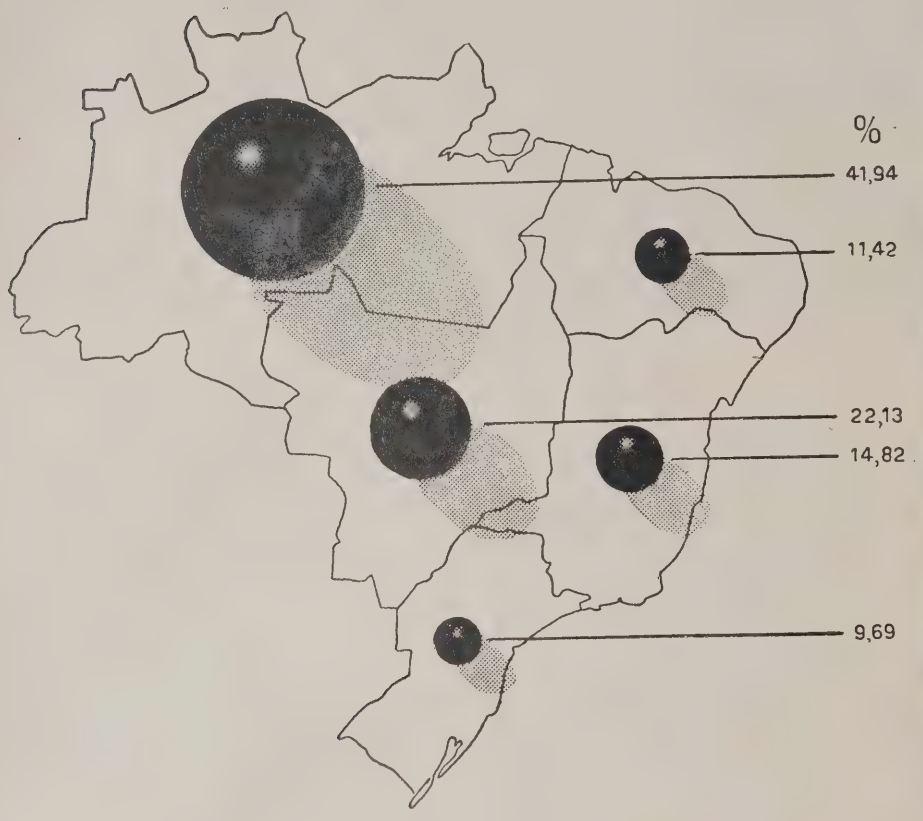
A longa ditadura agravou o mal estar, que só agora, e lentamente, começa a se desfazer. Percebe-se o desejo geral de acelerar o retôrno, ou antes, de precipitar a integração do regime federativo por meio do progressivo fortalecimento dos Estados. Mas nota-se, ao mesmo tempo.

SÍMBOLOS

Banco do Brasil e Ministério da Fazenda, dois símbolos de centralização. O Congresso aparece como o respiradouro das aspirações nacionais, elemento de equilíbrio da unidade e fator associativo.



ÁREA DO BRASIL
SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS
1948



A TERRA

Começa na disparidade de área a grande diversidade das zonas de divisão geográfica brasileira.

que ao desejo das unidades da Federação se antepõem óbices tremendos, representados pelo desequilíbrio econômico entre as diversas regiões nacionais, o que complica todo o esfôrço, e pela tradição política arraigada de exaltação do Executivo Federal.

Vão se valendo os Estados das entidades democráticas. Porém os executantes se mostram bisonhos, e a máquina parece emperrada mais pela inexperiência dêles do que por defeitos de concepção.

Creio que uma prova eloquente do interêsse dos Estados pelas providências descentralizadoras, e de uma melhor compreensão do fenômeno, pode ser tomada pela repercussão do artigo que publicou O OBSERVADOR em setembro próximo passado, no qual acentuamos certos aspectos do problema. Mostramos, inicialmente, como os governos estaduais, embora alarmados com a centralização econômico-administrativa, mantinham-se, com raras exceções, em atitude de expectativa, buscando paradoxalmente, a ajuda do govêrno federal ao invés de estimular suas próprias fôrças, atrair as de outros Estados mais poderosos, e mesmo estrangeiras. Acentuamos a inexistência de planos, a falta de conexão econômica profunda entre as diversas unidades. Comentamos alguns efeitos do problema, e finalizamos, após comparações com o exemplo americano do norte, por ressaltar a fraqueza extrema do mercado interno, o pavoroso desequilíbrio entre as várias regiões nacionais, e a falta de agressividade de quase tôdas as unidades no enfrentar a questão.

O mais superficial estudo das regiões brasileiras evidencia a diversidade, flagrante do clima ao tipo humano, da topografia aos costumes. A unidade nacional parece um milagre. E ao se capacitarem os brasileiros da existência de tremendos fatôres dissociativos, do desajustado progresso das regiões, parece crescerem as preocupações em tôrno de como evitar um desequilíbrio que pode ser fatal, que espécie de processo adotar, em meio às perspectivas de conturbação universal e perigosos desníveis internos, para que o Brasil se desenvolva mais consentaneamente para todos os brasileiros.

Seria o caso de um programa formidável do govêrno federal ao qual dariam os Estados determinada parcela de colaboração? Que política favoreceria ambiente para êste esfôrço?

Devem os Estados empreender uma ação individual tão forte quanto possível, tomando desenvoltamente tôdas as medidas do limite constitucional, e até lutar por mais?

Até que ponto podem e devem os Estados entrelaçar sua economia?

As atuais entidades administrativas são capazes ou há necessidade de uma profunda reforma? Como iniciar a complexa tarefa, por um planejamento geral, por estudos regionais?

CRENÇA E DESCRENÇA NO CONGRESSO

A intranquilidade que envolve estas perguntas ressalta das numerosas opiniões que recolhemos e nos chegaram de muitas personalidades eminentes, a propósito da centralização econômico-administrativa brasileira. De um modo geral, homens de govêrno de alguns Estados, economistas

A GENTE

E na população, concentrada no sul, onde a área é menor, encontra um elemento agravante

e técnicos de administração, pensam que o movimento de renovação estrutural não terá êxito se empreendido parcialmente.

Ouvindo e pesquisando, concluo que hoje são grandes os temores de incapacidade, mas também firme a crença no encontro da fórmula salvadora.

São grandes os temores de incapacidade do govêrno federal para levar a cabo, êle sozinho, um programa que possa atingir os distantes, quase inacessíveis e díspares quatro cantos do território nacional. Temores de incapacidade estadual, com exceção de uns poucos, no empreendimento de ações individuais valiosas, por falta de recursos técnicos e financeiros. Temores de incompreensões, temores da natureza, temores até de tabus...

As crenças são firmes, porém menos positivas. Crenças em reformas administrativas básicas, na transfusão de sangue da imigração, dos capitais estrangeiros, da técnica alienígena, crença nas decantadas riquezas naturais brasileiras com acentos porque-me-ufanísticos mas também fundada em elementos objetivos.

Há hoje no país, é indisfarçável, uma tendência para ver no Congresso princípio e fim de tôdas as coisas. Crê-se e descrê-se do Congresso a cada passo. Dêle se esperam providências fundamentais da descentralização administrativa. Mas êle é igualmente envolvido na acusação generalizada de que falta o Poder Público dar o grande passo de estímulo à iniciativa privada, de desafôgo às fôrças econômicas e de precisa contenção dos excessos, o passo de salvação das populações sem alimentação, sem saúde, sem educação, sem transportes, sem civilização. Também a êle, se afirma, falta de agressividade no embate das limitações mal definidas em efeitos ainda da espiral inflacionária, do estancamento da produção, do "deficit" orçamentário, do aumento de impostos indiretos, da alta de preços, do êxodo rural, da má orientação do capital, e outros óbices ao progresso nacional.

O Congresso é acusado de não ter até hoje dado as leis complementares da Constituição, e de ser insensível à gravidade de certos problemas. Por outro lado, os Estados tem-no como válvula de suas aspirações, através dêle se fazem ouvir e conseguem solucionar problemas prementes. Se se acusa o Congresso pelo fracasso espetacular da Comissão de Valorização da Amazônia, é-lhe concedido com justiça o crédito do êxito da Comissão do São Francisco.

Entre a crença e a descrença, o Congresso, mais que qualquer outro órgão — e é forçoso reconhecer que temos no momento um Executivo despreocupado da centralização do poder — aparece como o instrumento mais sério de correção do desequilíbrio inter-regional brasileiro. Político e econômico.

Quando um deputado, como o Sr. João Cleofas, afirma que metade de pessoal do orçamento da União é empregado em funcionários residentes no Rio de Janeiro, que parte considerável das verbas do Departamento Federal de Obras Contra as Sêcas se emprega na Capital da Re-

pública, quando o relator do orçamento da Agricultura acusa o Ministério de adotar uma política litorânea, indicativa de desconhecimento dos problemas do fundo interior, quando se reclama a localização em lugares apropriados de entidades autárquicas como o Instituto do Sal — os Estados ouvem o eco de suas queixas. Do mesmo modo quando se discutem rendas federais, estaduais e municipais, ou quando o relator da Receita critica o acúmulo de emendas no orçamento para a execução de pequenos serviços ordinariamente além da alçada da União.

Reçuma dêstes e de outros aspectos a fraqueza econômica da maioria dos Estados e as injustiças de que são vítimas por culpa da centralização. Dêles é que decorre ainda a pergunta — estão procedendo bem os representantes estaduais esforçando-se pela obtenção de favores federais, ou devem deixar esta espécie de procuratória para uma dedicação integral aos superiores interêsses político-sociais do Brasil?

OS MEIOS ESTÃO NO CENTRO

Sim, porque de um modo geral, os deputados dividem seu tempo entre o contato com as repartições federais, atendendo a interêsses de particulares e governos dos Estados, e as tarefas parlamentares, o que é tido como prejudicial à sua função. Outro remédio, porém, não lhes é possível encontrar ante a centralização econômico-administrativa.

Aqui, no centro, é que estão os meios. As entidades autárquicas aqui têm quartel-general de onde partem as ordens para todo o país. Em geral os ministérios controlam quase tôdas as aplicações de verbas nos Estados. Estradas, portos, escolas, hospitais, casas populares, residências de associados de institutos, equipamentos de ensino industrial, campos de aviação, agências de correios e telégrafos, tudo tem seu centro mágico no Rio.

Também aqui se concentra o grosso do capital particular.

Que resta ao representante de um Estado financeiramente combalido senão lutar na Câmara e peregrinar nos ministérios e institutos, em busca de auxílios federais?

Nem sempre ocorrem casos de compreensão como o do ministro baiano Clemente Mariani, que inteligentemente vem saindo ao encontro dos Estados para lhe oferecer meios financeiros e técnicos com que combater a ignorância e as endemias. Em geral, é preciso lutar para obter.

Parece-nos fora de dúvida que a grande maioria dos representantes estaduais compreende perfeitamente sua posição teórica de parlamentares, e preferiria mil vêzes exercitá-la na prática do que substituí-la pela procuratória dos interêsses administrativos e financeiros de suas regiões. E' certo que, entre o trabalho parlamentar e a disputa de pequenos privilégios para os burgos eleitorais prefeririam os congressistas o primeiro se não fôssem obrigados a não desprezar o segundo, pela fraqueza econômica das zonas de onde procedem, onde a carência geral leva o deputado a pensar primeiro na escola e na agência do correio aparentemente sem importância, mas de notável influência na vida regional.

São os efeitos da centralização.

A êsse respeito poderíamos citar exemplos e bordar comentários muito maiores, tantos são os aspectos frisantes do "puzzle" nacional, isto é, do desequilíbrio provocado pelo desenvolvimento econômico desigual das diversas regiões do país e agravado pelo processo atual. A situação chega a um ponto tal, que os próprios Estados, quando al-

OS CAMINHOS MECÂNICOS

Os meios de transporte são mais numerosos também no sul, onde é maior a produção e onde reside em acentuada preponderância, o capital. São parcelas de um complexo que se pode chamar justamente o "drama da centralização". As vias internas, estradas de rodagem, etc., mostram o mesmo aspecto.

RECEITA PÚBLICA DO BRASIL

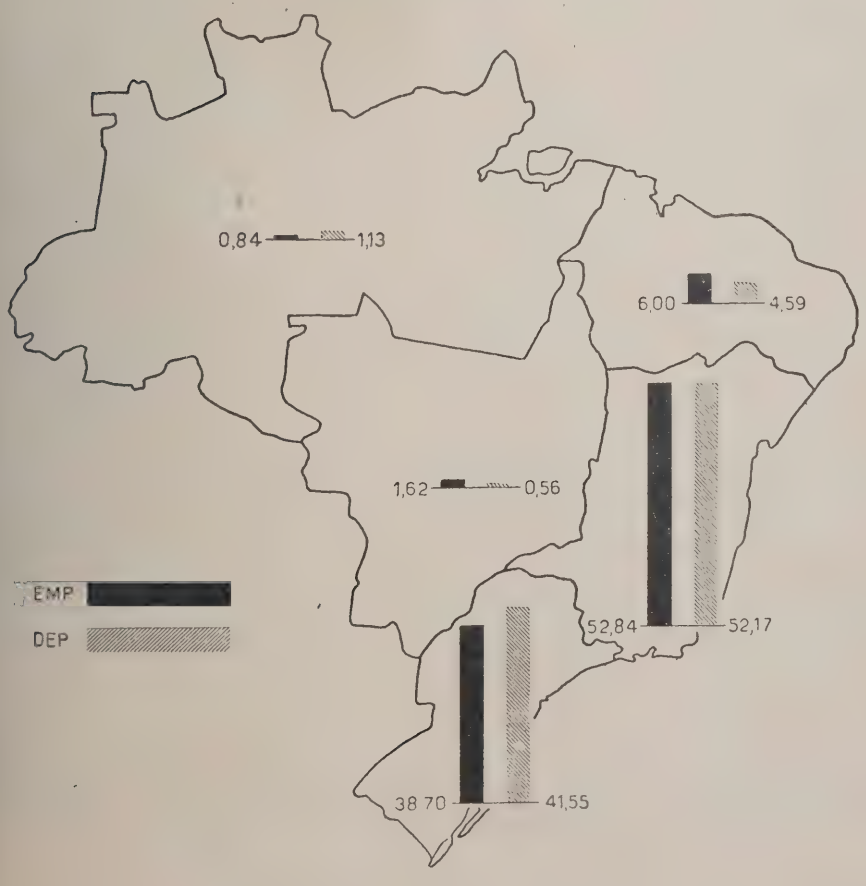
% SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS

1 9 4 7

EMPRÉSTIMOS E DEPÓSITOS BANCÁRIOS NO BRASIL

% SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS

1 9 4 7



ONDE ESTA' O DINHEIRO

Muitos outros elementos podiam ser invocados, além dos dois representados nos gráficos desta página, para mostrar como está concentrado no sul o capital nacional. Os depósitos nas caixas econômicas, por exemplo. Contudo, êstes nos parecem decisivos, dispensando maiores comentários.

cançam auxílio em forma de construção de escolas, hospitais e estabelecimentos congêneres, cedo se vêem a braços com a seríssima dificuldade da manutenção.

O "puzzle" é um drama.

A salvação está no encontro de uma fórmula que propicie um melhor desenvolvimento do país, ou seja a maneira de disseminar pelas várias regiões os recursos nacionais ou os que a nação venha a obter.

Nesta altura temos de definir o rumo dêste artigo. Não vamos recomendar nenhuma solução. Apenas acentuar o desequilíbrio e focalizar alguns pontos do mesmo, até agora encobertos.

MOTIVOS DE PREOCUPAÇÃO

A preocupação nacional parece se dividir em dois grandes setores perfeitamente delimitados pelo desequilíbrio:

Um Polo...

ROCKFELLER

Fundando uma companhia de exploração agrícola, e preferindo para campo de ação terras do fundo interior paranaense, paulista e mineiro, o Sr. Nelson Rockfeller, que o Brasil conheceu primeiro como "one dollar man" na direção do instituto de assuntos interamericanos criado na guerra, estabelece um novo capítulo na história dos investimentos ianques em nosso país.

Desprezou o Sr. Nelson Rockfeller as indústrias do litoral. E meteu-se pelo interior, que apavora a tanta gente.

Como consequência, é possível o aumento da produção agrícola, o crescimento da criação porcina, e, o que talvez seja mais importante no momento, o interêsse dos lavradores da zona pela agricultura mecanizada. Com quartel-general montado em Jacarézinho, cidade que sai do anonimato para o conhecimento geral como ponto de partida de grandes esperanças, os técnicos de Nelson Rockfeller semeiam e criam ao tempo em que estabelecem unidades agrícolas mecânicas, que se deslocam num raio de centenas de quilômetros atendendo aos lavradores em suas próprias fazendas. E no seu dinamismo chegaram a declarar guerra à broca, que vão combater dos ares, em helicópteros.

A ação do Sr. Nelson Rockfeller, já agora instantemente pedida por governantes estaduais, estimulará um dos aspectos da produção de maior interêsse nacional, e representa melhores índices para o sul.

a) — o sul está preocupado com seu desenvolvimento, que não se processa de acôrdo com seu ímpeto de progresso e requisições do mercado nacional;
b) — o norte está seriamente preocupado com o agravamento do seu pauperismo, e com o acúmulo de dificuldades na obtenção de qualquer espécie de alavanca para progredir.

Ambas as preocupações se fundam na evidente estagnação da produção, e encontram em detalhes seríssimos motivos de maiores torturas. Êstes motivos, tomados ao acaso, podem ser encontrados na espiral inflacionária que perturba o mercado nacional com o círculo vicioso do aumento dos salários e aumento de preços, no paradoxo do entesouramento do dinheiro dos súditos do eixo, na questão da mão de obra, na falta de operários especializados e de "executivos", na impossibilidade de importação de equipamentos industriais, na falta de meios de aproveitamento de grandes recursos naturais, na ameaça da produção estrangeira (caso dos sintéticos, da política do cacau na África, etc.), na falta de moeda, na ausência de meios de financiamento e na adoção de uma política adequada a respeito, e, sobretudo, na falta da cúpola imensa de um plano econômico.

Olhando-se o panorama nacional com olhos de ver a profunda carência de meios, os grandes males e as extraordinárias possibilidades, é que se tem a percepção clara da necessidade de atacarmos rijamente questões como a da imigração em massa, inversão de capitais estrangeiros, e outras.

Não há, nem pretendemos ver fantasmas, questão entre o norte e o sul. Há questões de zonas em subconsumo, em produção ínfima, em abandono de civilização. Há regiões em desespêro, Estados em situação precaríssima, que começam a perceber os males da centralização e procuram trazer ao centro suas vozes de protesto contra os sistemas de financiamento do Banco do Brasil, contra as preferências à proteção a certos tipos de culturas e indústrias, contra a falta de uma política nacional que abranja suas economias primitivas.

Há uma pergunta pairando no ar — como podem os que estão longe do centro participar mais ativamente dos negócios nacionais, como podem se libertar da engrenagem dos intermediários, como podem ter acesso aos gabinetes burocráticos, como podem estar presentes e se fazer ouvir nas discussões dos mais importantes problemas verdadeiramente nacionais, como podem, afinal, evitar que tudo se processe e se decida no centro, apenas com uma ligeira consideração, que varia com o prestígio político, do resto do país?

Há uma questão econômica seríssima criada pelo desequilíbrio, da qual se pode originar uma questão política de consequências imprevisíveis. O problema é velho, mas hoje se encontra perigosamente agravado.

Como a nau cresceu, a tormenta tornou-se maior. Descobrimos, então, que não seria possível corrigir males e encetar novas ações com os elementos antigos.

Estamos agora na fase difícil da estruturação de um novo arcabouço, em que os erros parecem maiores e as dificuldades inamovíveis.

O ALEIJÃO NACIONAL

Depois de anos de crescimento desequilibrado, o país experimentou, no último decênio, por imposição da segunda guerra e outras causas, uma revolução industrial da

maior importância. A produção agrícola, mantida sob os mesmos métodos primitivos, não correspondeu a êste surto progressista, de sorte que escassearam os produtos enquanto se processava o espantoso êxodo rural que tanto agravou e agrava os efeitos inflacionários.

Ao terminar o ano passado, estimava-se a produção industrial em cinquenta bilhões de cruzeiros, o que representa quatro vêzes a produção agrícola.

Além de acarretar problemas de ordem técnica muito importantes, a revolução industrial, não encontrando correspondência na produção agrícola, deixou de ser aquêle fator altamente benéfico que seria se o crescimento fôsse paralelo.

Não resta dúvida de que o desenvolvimento industrial brasileiro é o fenômeno de maior valia de nossa economia. Mas já o Senador Roberto Simonsen, no seu histórico parecer sôbre o auxílio federal de cem milhões de cruzeiros a várias unidades federativas do norte, alertava o país sôbre a necessidade de se promover o progresso daquela região a fim de evitar que o desequilíbrio atinja um ponto tal que provoque a rutura.

O desevolvimento extraordinário do sul acentuou, neste decênio, a disparidade dos seus recursos em relação ao norte. Circunstâncias supervenientes, como a queda total da borracha, o fim da glória financeira das cenas, a baixa de preço dos produtos naturais em contraste com a alta generalizada das utilidades e gêneros alimentícios, muitos dos quais o norte não produz, como o charque, concorreram para agravar a situação.

Muito diverso é o que se vê hoje no Vale do Paraíba em relação ao Amazônico, embora devamos ter sempre em mente certas diferenças naturais. Num se desenvolve a iniciativa privada, enquanto o outro, apesar de protegido por um dispositivo constitucional que lhe reserva uma percentagem das rendas da União, não consegue dar um só passo à frente. Capítulos a exigirem igual meditação são os dos transportes, aproveitamento de recursos naturais, o Rio São Francisco...

AMEAÇAS DE FORA

Em luta com o desequilíbrio, o país experimenta atônito ameaças estrangeiras de indisfarçável gravidade.

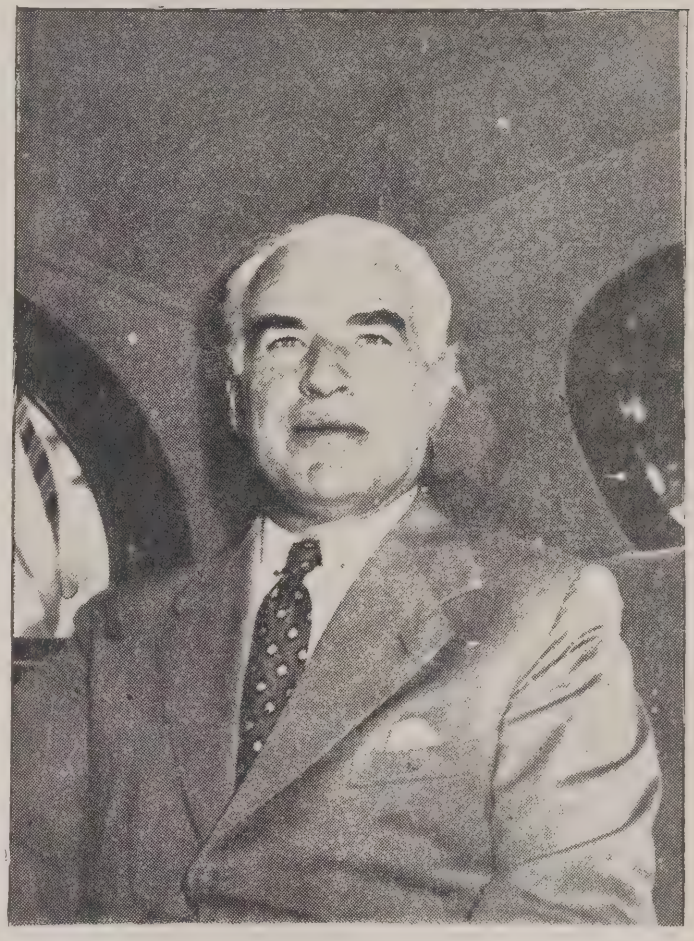
Sem ter podido conquistar o mercado interno, que continua ainda o grande inexplorado, o parque industrial do sul, premido por vários fatôres, desde as dificuldades de transporte até os melhores preços do exterior, sofre ameaças estrangeiras. Se não conquistar o mercado interno pode lhe advir a crise. A conquista do mercado interno, porém, depende antes de tudo da melhoria de capacidade dêste.

O seu reequipamento é difícil e as condições internacionais desfavoráveis. Ao mesmo tempo, algumas culturas básicas caem, como o café e o algodão. Outros itens da produção crescem em pujança, o que colore mais agradavelmente seu panorama.

No norte, porém, onde o Piauí é o exemplo de maior penúria, o tom dramático é constante.

Embora em todo o mundo exista uma nova procura pela borracha, com a Rússia e a Argentina comprando grandes quantidades, temos de desenvolver uma política cautelosa, de amparo a preços elevados e de pequenas vendas externas, com um consumo interno aumentando mas com o espantalho externo do produto sintético.

...Outro Polo



STTETINIUS

O nome do ex-Secretário de Estado norte-americano e grande capitalista, que o Brasil conheceu como admirável executor da política rooseveltiana do "Land and Lease" (Empréstimo e arrendamento), nosso visitante também durante a guerra, está ligado a uma série de empreendimentos que o colocam em situação antagônica à de Nelson Rockfeller. E' o sr. Edward Sttetinius o presidente e grande animador da Liberia Company, já agora contando com muitas subsidiárias, emprêsa que se destina à exploração econômica da república africana em campos que constituem fundamentos da economia do norte do Brasil. Ainda mais, está intimamente relacionado com a política inglêsa de intensificação do aproveitamento econômico da África, num grande movimento que envolve capitais e técnica, e se destina à criação de um império africano.

Embora atinja todo o país, o fato interessa particularmente o norte, pois as matérias primas (cacau, oleaginosas, minérios, etc.) que representam pilares de sua economia, estão a ponto de sofrer queda de procura, e consequentemente de preço, até à ruína, se as indústrias americanas e inglêsas conseguirem um abastecimento mais vantajoso das colônias africanas.

Temos, por conseguinte, um enorme perigo à vista. Os sintéticos e a nova política americano-inglêsa em relação à África podem, em face do progresso do sul, complicar mais ainda o equilíbrio brasileiro.

As cêras sofrem o mesmo pânico dos sintéticos. E todo o norte se vê ameaçado, até no produto que neste momento lhe rende mais, o cacau, pela política de valorização econômica da África, que a Inglaterra vem empreendendo e na qual colaboram capitais americanos em larga escala, como os da Libéria Co.

Êste é um capítulo que trataremos separadamente, em artigo especial no próximo número, tão grave se nos afigura a situação.

Produzindo matérias primas que são hoje o forte de nossa exportação e o sustentáculo da economia de, pelo menos metade do país, o continente africano, que a Europa deseja agora explorar ao máximo e no qual capitais americanos encontram campo ameno, pode nos levar a uma posição insustentável.

Diante de tudo isto, como está reagindo o país?

Seria injustiça dizer que assistimos a tudo de braços cruzados. Demasia, por outro lado, é afirmar que o perigo está sendo sentido em toda a sua gravidade.

Temos de reconhecer que o govêrno federal envida esforços elogiáveis para atender os reclamos de zonas desamparadas, e o exemplo mais eloquente reside nas obras de aproveitamento da Cachoeira de Paulo Afonso.

Feitas estas considerações, que evidentemente não envolvem todo o panorama nacional, vamos ver, em números, aspectos eloquentes do desequilíbrio.

O QUE REVELA A PRODUÇÃO

Alguns dêles podem ser observados nos números relativos ao valor da produção extrativa mineral e vegetal, e nos que dizem respeito à área cultivada e valor da produção das 21 principais culturas agrícolas do Brasil. (Tabelas I e II). Por êles se nota como o nordeste e o norte vivem a economia primitiva de extração pura e simples, não do minério, que dá muito trabalho e exige organização, mas do produto vegetal silvestre, sem plantio racional e sem aproveitamento adequado.

Vemos, por exemplo (números de 1946), que enquanto o norte e o nordeste têm, respectivamente, 37,47 por cento e 49,06 por cento do valor da produção vegetal, contra 6,13% e 5,62% do leste e sul, não alcançam, no que se refere ao valor da produção extrativa mineral, mais do que zero para o norte e 7,89% para o nordeste, recolhendo o leste 41,95% e o sul 50,12%.

E' nítida a influência, no predomínância do norte e nordeste na produção vegetal, exercida pela borracha, pau rosa, castanha, oiticica, babaçu, mamona, carnaúba e plantas oleaginosas outras, notando-se, por outro lado, como o leste o sul, pela presença já em fase mais ou menos industrial do minério do Espírito Santo, de Minas Gerais, e carvão de Santa Catarina, além de outros de menor influência, predominam na produção mineral. (Vide tabela I).

Temos, agora, ainda trabalhando sôbre números de 1946 — os mais recentes que conseguimos coligir — o triste retrato pintado pela área cultivada e valor da produção agrícola.

Da área cultivada no Brasil, o norte, apesar de sua extensão, representa apenas 0,89 por cento, com 136.736 hectares, e o nordeste 17,73, com dois milhões e setecentos mil hectares. Os números que o leste e o sul contrapõem a isto são esmagadores, e recordam o mundo de necessidades, desde água a imigrantes, que o norte e o nordeste reclamam. O leste cultiva 4.351.883 hectares, representando 28,44 por cento do total nacional, e o sul 7.704.728 hectares, ou sejam 50,36 por cento de todo o Brasil. O centro-oeste, para onde se tentou dirigir em certa época o povo brasileiro através da campanha espetacular e demagógica, cultivou apenas 394.467 hectares correspondendo a 2,58 por cento da produção nacional. A tabela II esclarece, mais detidamente êste aspecto do desequilíbrio, acentuando a disparidade do valor da produção.

Outros aspectos estão acentuados nos números relativos à atividade industrial. Dispomos de números, a êste respeito, antigos. Todos do censo de 1940, certamente hoje já alterados.

Por êles, vemos que, quanto a estabelecimentos industriais, o norte retinha, de um total de cêrca de cinquenta mil, 1,85 por cento, o nordeste 11,23 por cento, o leste 32,96 por cento e o sul 52,40 por cento, ficando para o oeste apenas 1,56 por cento.

ÁREA CULTIVADA E VALOR DA PRODUÇÃO DAS 21 PRINCIPAIS CULTURAS AGRÍCOLAS DO BRASIL, SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1946

Tabela I

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	ÁREA CULTIVADA (ha)		VALOR DA PRODUÇÃO (Cr$ 1 000)	
	Números absolutos	%	Números absolutos	%
Norte	136 736	0,89	179 035	0,76
Nordeste	2 711 976	17,73	2 890 447	12,24
Leste	4 351 883	28,44	6 619 023	28,02
Sul	7 704 728	50,36	13 232 668	56,01
Centro-Oeste	394 467	2,58	700 763	2,97
BRASIL	15 299 790	100,00	23 621 936	100,00

Fonte — Serviço de Estatística da Produção.

VALOR DA PRODUÇÃO EXTRATIVA MINERAL E VEGETAL DO BRASIL, SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1946

Tabela II

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	PRODUÇÃO EXTRATIVA			
	MINERAL		VEGETAL	
	Valor Cr$ 1 000)	%	Valor Cr$ 1 000)	%
Norte	1	0,00	500 064	37,67
Nordeste	36 795	7,89	651 468	49,06
Leste	195 685	41,95	81 391	6,13
Sul	233 797	50,12	74 612	5,62
Centro-Oeste	204	0,04	20 125	1,52
BRASIL	466 480	100,00	1 327 660	100,00

Fonte — Serviço de Estatística da Produção.

Nota — Estão computados, na produção extrativa muneral-arsênico, carvão de pedra, mármore, mica, minério de ferro, minério de manganês, ouro, prata e sal; e na extrativa vegetal, babaçu, borracha, caroá, castanha do Pará, cêra de carnaúba, cêre, de licuri, coquilhos de licuri, erva-mate, guaraná, jarina, oiticica, piaçaba e raiz de timbó.

No que se refere ao número de cavalos-vapor (potência disponível), em cêrca de 1.205.594 (exclusive a potência disponível das indústrias de "produção e distribuição de eletricidade") de c. v. das indústrias o norte retinha apenas 1,40 por cento, o nordeste 11,80 por cento, o leste 34,56 por cento, o sul 51,79 por cento, e o oeste 0,45 por cento.

O valor da produção constata, igualmente, o desequilíbrio. O sul representa sempre mais de 50 por cento do valor, das despesas de consumo e despesas com salários e vencimentos. O leste vem em segundo lugar, não atingindo, no entanto, 40 por cento, ficando menos de dez por cento para norte, nordeste e oeste.

A QUESTÃO FINANCEIRA

Vale a pena repetir alguns números que refletem bem a complexidade brasileira, assim como, na frase do Deputado Hermes Lima, recém-chegado do nordeste, os açudes imensos e valiosíssimos estão hoje apenas refletindo o sol e as estrêlas... Apenas reflexos...

Com sua imensa área de três e meio milhões de quilômetros quadrados, 41,94 por cento de todo o território nacional, onde habitam só um milhão e setecentos mil brasileiros — 3,59 por cento da população total — o norte dispõe apenas de 742 quilômetros de estradas de ferro. Ali se arrecadam 1,58 por cento da receita pública total, 1,14 por cento da receita da União e 1,12 por cento do impôsto de renda. Os depósitos bancários são 1,13 por cento do total nacional. E os empréstimos não chegam a um por cento.

O nordeste, dispondo de 4.526 quilômetros de estradas de ferro, representa 11,42 por cento do território nacional, e 12,16 por cento dos brasileiros o habitam. Os empréstimos bancários somaram 6 por cento em 1947, e os depósitos 4,59 por cento, o que representa melhoria. A arrecadação do impôsto de renda nesta região é da ordem de 5,31 por cento, a receita da União 5,93 por cento e a receita pública total 7,08 por cento. (Vide tabelas III e IV).

Agora chegamos ao leste, onde a influência do Distrito Federal faz subirem vertiginosamente os números. Verificamos, por exemplo, que ali (124,82 por cento do território e 14,68 por cento da população) os depósitos bancários somam 52,17 por cento e os empréstimos 52,84 por cento. As estradas de ferro somam 14,620 quilômetros de trilhos (41,41 por cento) e a receita alcança índices magníficos, inferiores, porém, aos da região sul, onde avulta São Paulo. A receita pública total representa 40,97 por cento, a da União 46,32 por cento e a do impôsto de renda 41,99 por cento. (Tabelas V e VI).

O sul, com apenas 9,69 por cento da área nacional, é a zona mais intensamente habitada do país, sendo de notar ainda que grande parte da sua população é de imigrantes europeus e nipônicos. Residem, ali, 18,56 % dos brasileiros. A sua porcentagem de estradas de ferro é a maior do país, como também mais elevadas são as arrecadações. Só

COMÉRCIO EXTERIOR DO BRASIL, SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1947

Tabela VII

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	EXPORTAÇÃO				IMPORTAÇÃO			
	QUANTIDADE		VALOR		QUANTIDADE		VALOR	
	Números absolutos	%	Números absolutos	%	Números absolutos	%	Números absolutos	%
Norte	82 785	2,19	511 092	2,41	143 257	2,00	308 377	1,35
Nordeste	468 854	12,40	2 068 641	9,77	617 409	8,62	1 466 427	6,43
Leste	892 276	23,60	4 699 370	22,19	3 250 569	45,39	9 712 310	42,62
Sul	2 329 898	61,61	13 883 692	65,55	3 147 230	43,95	11 295 665	49,57
Centro-Oeste	7 640	0,20	16 618	0,08	2 626	0,04	6 512	0,03
BRASIL	3 781 453	100,00	21 179 413	100,00	7 161 091	100,00	22 789 291	100,00

Fonte — Serviço de Estatística Econômica e Financeira.

não sobrepuja o leste nos empréstimos e depósitos bancários, dado que êstes se acumulam no Distrito Federal por diversas causas, a principal delas residindo na presença da maioria das sedes das entidades públicas e particulares. Na região sul estão 49,63 por cento da receita pública total, 46,28 por cento da receita da União (0,04 por cento menos que a região leste) e 51,20 por cento da arrecadação do impôsto de renda, um bilhão e novecentos milhões de cruzeiros.

A região centro-oeste oferece sempre números modestíssimos, comparáveis aos da região norte. Aqui só é grande o território. São quase dois milhões de quilômetros quadrados, habitados apenas por um milhão e meio de habitantes. 3,02 por cento da população do país. As estradas de ferro somam 1.374 quilômetros, 3,89 por cento dos trilhos brasileiros. As condições econômicas expressas em cifras são as seguintes: 0,74 por cento da receita pública total, 0,33 por cento da receita da União, e 0,38 por cento da arrecadação do impôsto de renda. Os empréstimos bancários feitos no oeste representaram 1,62 por cento do total nacional, enquanto os depósitos não foram além de 0,56 por cento.

A CONCENTRAÇÃO BANCÁRIA

Aqui cabe uma referência à concentração bancária, visto que no leste e no sul, praticamente Distrito Federal e São Paulo (a percentagem de Bahia, Minas, Rio Grande, Paraná e Santa Catarina não vão além de um têrço de soma) estão 93,72 por cento do total dos depósitos de 1947.

Conhecido comentarista declarava, não faz muito, a êste respeito:

"O que se observa mais claramente na composição do sistema bancário, tal como êle existe atualmente, é o mesmo fenômeno que vamos encontrar em tôda sorte de outras atividades: na distribuição dos transportes, na localização do parque industrial e daí por diante; é a centralização da vida econômica do país, girando praticamente do Distrito Federal para o sul, tendo a capital do país como uma espécie de cérebro ou ponto de partida."

Dêste conceito genérico, vamos aos detalhes.

Do total de 2.193 estabelecimentos registrados em junho, 1.741 estavam em cinco unidades da Federação. O quadro é o seguinte:

São Paulo	708
Minas Gerais	448
Distrito Federal	248
Rio Grande do Sul	203
Estado do Rio	134
Total	1.741

Tendo em conta apenas as matrizes, vemos que 170 delas estão no Distrito Federal, 105 em São Paulo, 39 em Minas, 16 no Estado do Rio e 15 na Bahia.

O estudo do volume do capital, depósitos, e empréstimos de ditos bancos mostra o predomínio das mesmas unidades federativas. Claro que a maior densidade bancária corresponde às zonas de maior poderio econômico. Contudo, a ausência de esforços por uma maior difusão do crédito será altamente prejudicial ao desenvolvimento do país. Daí a grande esperança em tôrno da criação do Banco Central, cujos subsidiários podem corrigir as irregularidades hoje observadas nos financiamentos.

A 31 de dezembro do ano passado, o capital dos bancos montava a 4.193.023 milhares de cruzeiros. O Distrito Federal com 1.554.689 milhares, e São Paulo com 1.112.813 milhares, abrangiam mais de metade do capital dos bancos em todo o país. Tirando Minas (649.659 mil), Rio Grande do Sul (226.825 mil) e a Bahia (107.670 mil), restavam pouco mais de quinhentos milhões de cruzeiros para as demais unidades.

Igual observação se observava, e ainda se pode observar, na distribuição dos empréstimos e depósitos. De um volume de empréstimos totalizando 48.732 milhões, 41.910 milhões estavam distribuídos também entre cinco unidades: Distrito Federal (17.640 mil), São Paulo (14.201 mil), Minas (5.994 mil), Rio Grande do Sul (2.789 mil), e Pernambuco, que aparece pela primeira vez no tôpo das estatísticas (1.516 mil).

O COMÉRCIO EXTERIOR

Residindo a economia de certas regiões, como as do norte, na exportação de matérias primas para o estrangeiro, é interessante o estudo do comércio exterior para a apuração da diversidade econômica.

No ano de 47, o norte e o nordeste somaram pouco mais de quatorze por cento da exportação. A sua importação não foi além de 7,78 por cento. O leste, onde está o Distrito Federal, responsabilizou-se por 23,60 da exportação, e, o que é expressivo, 42,62 da importação. Está claro que esta região não poderia absorver tanto da importação se não exercesse o papel de centro redistribuidor,

EXTENSÃO DA RÊDE FERROVIÁRIA DO BRASIL, SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1946

TABELA III

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	EXTENSÃO DA RÊDE EM TRÁFEGO (km)	
	Números absolutos	%
Norte	742	2,10
Nordeste	4 526	12,82
Leste	14 620	41,41
Sul	14 045	39,78
Centro-Oeste	1 374	3,89
BRASIL	35 307	100,00

FONTE — Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

EMPRÉSTIMOS E DEPÓSITOS BANCÁRIOS NO BRASIL, SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1947

TABELA IV

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	EMPRÉSTIMOS (saldos em 31/XII)		DEPÓSITOS (saldos em 31/XII)	
	Números absolutos (Cr$ 1 000)	%	Números absolutos (Cr$ 1 000)	%
Norte	391 099	0,84	585 847	1,13
Nordeste	2 791 406	6,00	2 378 363	4,59
Leste	24 593 444	52,84	27 030 358	52,17
Sul	18 008 724	38,70	21 525 578	41,55
Centro-Oeste	753 860	1,62	288 747	0,56
BRASIL	46 538 533	100,00	51 808 893	100,00

FONTE — Serviço de Estatística Econômica e Financeira.

com o consequente lucro de remeter para o norte o que produz e grande parte do que recebe do exterior.

O sul exportou 61,61 por cento e importou 49,57 por cento (quanto ao valor). O centro-oeste vendeu para o exterior 0,20 por cento e recebeu 0,03 por cento.

Nos primeiros seis meses dêste ano, os números estatísticos afirmaram que cinquenta por cento do valor das exportações brasileiras procederam de São Paulo, ao mesmo tempo que foram destinadas àquele Estado cêrca de quarenta e três por cento do valor das importações. A exportação pelo Distrito Federal foi proporcional a doze e meio por cento, enquanto a importação atingiu a quarenta e um por cento, o que vem confirmar amplamente o que dissemos acima.

Afora estas duas unidades da Federação, os Estados que mais se destacaram na exportação, no período referido, foram: o Rio Grande do Sul, com oito e meio por cento; a Bahia, com cêrca de sete por cento; Pernambuco, com quase seis por cento, o Paraná, com quatro por cento, e o Ceará com dois e meio por cento. Na importação, os Estados de maior percentagem foram: Pernambuco, com aproximadamente cinco por cento; o Rio Grande do Sul, com quatro e meio por cento, a Bahia, com dois por cento, o Pará, com mais de 1 por cento, e o Ceará, com um. Estas percentagens são calculadas sôbre os totais de 9 bilhões, 736 milhões e 690 mil cruzeiros para a exportação, e de 12 bilhões, 57 milhões e 451 milhões para a importação.

Segundo tudo indica, o regime de licença prévia não tem grande influência sôbre as percentagens.

O DINHEIRO DA UNIÃO

A receita federal e o Banco do Brasil suprem a caixa do centro. Na discussão do orçamento, o relator da Receita criticou, a braços com um "deficit", o número extraordinário de emendas determinando a prestação de pequenos serviços nos municípios de quase todos os Estados, serviços na maioria fora da alçada da União.

O fato é realmente condenável. A lei de meios se atravanca de rubricas e a sua execução se complica. Contudo, explica-se pela incapacidade estadual ou municipal no atendimento de tôdas as necessidades públicas.

O Banco do Brasil e o Ministério da Fazenda, como as sedes das autarquias, são símbolos da centralização econômica. Ali se perdem e se confundem muitas pretensões. A idéia de comparar o sistema tributário a um funil voltado para o centro é, evidentemente, exagerada, mas não foge por inteiro à realidade. Por outro lado, a disseminação do crédito, mesmo do oficial, não é equitativa do ponto de vista das necessidades nacionais, inclinando-se preferentemente pelas atrações da exclusiva vantagem financeira.

O exemplo de bancadas inteiras comparecendo ao Catete para pedir a proteção do Banco do Brasil a indústrias em crise, dos sucessivos apelos aos ministros, e da necessidade de estar no Rio para obter socorro a empreendimentos de qualquer parte do país, são eloquentes.

Sendo os recursos da União, ou mais genericamente, da administração, um dos elementos principais da centralização, a indagação sôbre a melhor maneira de corrigir sua má aplicação pode ser levada ao Congresso. No entanto, não é êle o responsável único, pois há aplicações que independem de sua vontade e a maioria das medidas dependem da execução, que foge de sua alçada.

Se no Congresso todos os Estados, tôdas as regiões estão representadas, de que modo é possível conseguir, nos ministérios e autarquias independentemente da ação política, uma distribuição consentânea de recursos?

O que deve ser feito — criação de organismos representativos de todos os Estados nas repartições executivas, tremendamente hipertrofiadas pela ditadura?

Enquanto não se mostram influentes como de desejar os novos contornos da tributação, moldados pela revolução municipalista vitoriosa em parte na última Constituinte, revolução que concorrerá poderosamente para a descentralização econômica, a receita federal é obtida:

a) — em quatorze Estados principalmente através o impôsto sôbre o consumo — Pará, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul;
b) — em cinco unidades — Amazonas, Piauí, Minas, Espírito Santo e Distrito Federal — é o impôsto de renda a principal receita federal;
c) — em dois Estados — Mato Grosso e Goiás — o impôsto de sêlo avulta.

As rendas estaduais estão baseadas no impôsto de vendas e consignações e no impôsto de exportação.

RECEITA PÚBLICA DO BRASIL (ARRECADAÇÃO TOTAL, DA UNIÃO E DO IMPÔSTO DE RENDA), SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1947

TABELA V

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	RECEITA PÚBLICA TOTAL (Cr$ 1000) (1)		RECEITA DA UNIÃO (Cr$ 1 000)		ARRECADAÇÃO DO IMPÔSTO DE RENDA (Cr$ 1 000)	
	Números absolutos	%	Números absolutos	%	Números absolutos	%
Norte	387 364	1,58	155 776	1,14	43 593	1,12
Nordeste	1 737 533	7,08	810 973	5,93	207 041	5,31
Leste	10 060 818	40,97	6 339 233	46,32	1 638 438	41,99
Sul	12 188 517	49,63	6 332 431	46,28	1 997 361	51,20
Centro-Oeste	181 502	0,74	45 643	0,33	14 967	0,38
BRASIL	24 555 734	100,00	(2) 13 684 056	100,00	3 901 100	100,00

FONTE — Contadoria Geral da República e Conselho Técnico de Economia e Finanças.
(1) Dados sujeitos a retificação e relativos á receita municipal, estadual e federal, desta excluída a arrecadação efetuada pela Delegacia do Tesouro em Nova York. — (2) Excluída a arrecadação da Delegacia do Tesouro em Nova York.

O caso do Banco do Brasil tem dado lugar, ultimamente, a sérios debates. Êstes, aliás, no que diz respeito a reivindicações dos Estados junto à União têm avultado geralmente, sendo de destacar a última investida da Secretaria de Finanças de São Paulo. O assunto é complexo, e enveredar por um detalhe seria perigoso e injusto. Em todo o caso, é interessante, para constatar pelo menos a predominância de certas regiões econômicas e a atração irresistível que delas sofre o B. B., ver o que nos mostra o último balanço.

Na tabela de créditos em vigor em 31 de dezembro de 47 vemos os seguintes totais: norte 16.226 milhares de cruzeiros; nordeste, 992.100 milhares de cruzeiros; leste 1.627.754 milhares; sul, 1.899.495 milhares; centro-oeste, 398.384 milhares de cruzeiros. Em relação ao ano de 46, houve uma diminuição na concessão de créditos da ordem de meio bilhão, aumentando apenas os créditos agrícolas e agro-industriais.

Quanto aos créditos agrícolas, o norte obteve-os no valor de 2.209 milhares de cruzeiros, o nordeste 56.602 milhares, o leste 91.962 milhares, o sul 705.878 milhares e o centro-oeste 3.433 milhares.

No que diz respeito aos pecuários, o norte foi favorecido com 12.408 milhares de cruzeiros, o nordeste com 508.127 milhares, o leste com 1.183.381 milhares, o sul com 574.149 e o centro-oeste com 349.199 milhares. A predominância da zona leste deve-se à presença de Minas Gerais que por si só alcançou créditos pecuários no valor de 818.780 milhares de cruzeiros, resultantes dos negócios de zebu.

Os créditos industriais dirigiram-se preferentemente ao sul, como não podia deixar de ser, no valor de 482.770 mil cruzeiros. Nas operações agro-industriais predominou o nordeste, por assim se designarem as operações de custeio da entre-safra de cana de açúcar.

Não há negar que do balanço último do Banco do Brasil se nota um esfôrço por melhorar os créditos agrícolas e agropecuários. No que se refere, entretanto, à questão de melhor distribuição econômica quanto às regiões, muito pouco se nota fora da linha tradicional.

INFLUÊNCIA DO DISTRITO

Um capítulo sôbre a influência do Distrito Federal na vida econôcimo-administrativa brasileira poderia acabar, até, na recomendação de imediata mudança de sede do govêrno nacional. Aqui, contudo, desejamos apenas salientar, no desequilíbrio que vimos mostrando, a parte do Distrito.

Tendo apenas uma área de 0,02 sôbre o total nacional, e 4,28 por cento da produção estimada, o Distrito Federal apresenta os seguintes dados financeiros: 11,29 por cento do número de estabelecimentos bancários, 34,39 por cento dos empréstimos feitos em todo o país, 36,81 por cento dos depósitos, e, o que é significativo, retém nos cofres de seus bancos 56,55 por cento dos depósitos de entidades públicas!!! (saldo em 31-XII-47).

No Distrito se arrecadaram 32,19 por cento de tôda a arrecadação do impôsto de renda no Brasil, 37,74 por cento da receita da União e 26,76 por cento da receita pública total. Quanto ao comércio exterior, já expusemos a situação.

Os dados são eloquentes.

A PERDA DE ENERGIA

O que se verifica depois de tudo isto — que não representa a completa aferição, pois muitos aspectos ficaram por estudar — é a necessidade de uma providência imediata no sentido do maior aproveitamento da energia nacional. Assim como a corrente elétrica entra em perda de fôrça quando os fios transmissores se distanciam demasiadamente das estações centrais, os pontos afastados do país não podem esperar muito se os geradores econômico-administrativos teimam em se conservar no centro. E' imprescindível que subestações ou usinas de auxílio se instalem aqui e ali, nos pontos recomendáveis, a fim de que a energia se distribua equitativamente e sem perdas. Até porque, em meio ao pauperismo nacional, é incrível pensar em maiores perdas...

E por falar em energia, vemos que, exclusive a potência disponível das indústrias de produção e distribuição de eletricidade, a potência disponível pelas indústrias nacionais está em mais de 86 por cento no lêste e no sul...

Outro detalhe curioso: em começos do ano contavam-se em todo o país, veículos automotores num total de 256.200, dos quais 131.530 eram automóveis, 115.997 caminhões e o resto ônibus, motocicletas, etc. Pois bem — dêste total, 225.252 veículos encontram-se em São Paulo e Distrito Federal...

Não resta dúvida. A centralização é um capítulo dramático para o país, que se vê na iminência de adotar medidas urgentes a fim de evitar que as fracas fôrças de que dispõe produzam ainda menos energia quando o organismo nacional exige cada vez mais...

ÁREA E POPULAÇÃO DO BRASIL, SEGUNDO AS REGIÕES FISIOGRÁFICAS — 1948

TABELA VI

REGIÕES FISIOGRÁFICAS	ÁREA (km2)		POPULAÇÃO EM 31/XII (1 000 hab.) (1)		Densidade demográfica (hab./km2)
	Números absolutos	%	Números absolutos	%	
Norte	3 571 612	41,94	1 756	3,59	0,49
Nordeste	972 275	11,42	11 822	24,18	12,16
Leste	1 261 757	14,82	18 523	37,88	14,68
Sul	825 358	9,69	15 321	31,33	18,56
Centro-Oeste	1 885 035	22,13	1 478	3,02	0,78
BRASIL	8 516 037	100,00	48 900	100,00	5,74

FONTES — Conselho Nacional de Geografia e Gabinete Técnico do Serviço Nacional de Recenseamento.
(1) Estimativa.

CAUSAS E EFEITOS

Economia de Guerra no Brasil

Gen. Anápio Gomes

DIRETOR GERAL DO CONSELHO FEDERAL DE COMÉRCIO EXTERIOR

Dirigindo a Coordenação da Mobilização Econômica nos dias difíceis da conflagração mundial, o General Anápio Gomes não somente participou, como figura ativa, nas decisões influentes de nossa economia, como pôde sentir as circunstâncias de várias ordens que agiram como fatôres positivos ou negativos nos diversos setores da produção nacional.

Agora, vem de divulgar um exaustivo trabalho a respeito, do qual O OBSERVADOR selecionou trechos que preparou para um conhecimento mais accessível, e que são os que seguem na reportagem que sucede a êste artigo.

Como introdução aos diversos volumes que constituem o seu trabalho, o General Anápio Gomes fixou um quadro geral da situação em artigo de que damos uma síntese aprovada pelo autor.

I

PERTENÇO à geração que contava 18 anos no começo da primeira Grande Guerra. Isso importa em dizer que pertenci a uma juventude que via o Brasil pelo prisma deformador do porque-me-ufanismo. Isto é, uma juventude que via sua Pátria, não através da opinião, por vêzes amargas, dos geólogos, dos climatologistas, dos geógrafos, dos cientistas em suma, e sim através da imaginação tropicalmente lírica de poetas e escritores que conheciam a mitologia greco-romana, a literatura da França, mas que desconheciam inteiramente as duras realidades geográficas de seu país. Tendo nascido e passado minha meninice em meio rural pobre, ignorando tudo quanto se passava além da pequena cidade do meu município, quando passei a viver, aos 16 anos, na capital do Estado, comecei a ler e ouvir que o Brasil era o país mais rico do mundo. E passei a acreditar no El-Dorado. Aos dezoito anos ingressei na carreira militar e começo a percorrer e estudar o Brasil. Desejos de ascensão na carreira que abraçara, me levam a enfrentar concursos e cursos e travar conhecimentos com a economia política, a ciência das finanças, a geografia econômica do meu e de outros países, num autodidatismo sincopado e sem muito método. E começo a duvidar do lirismo da maioria dos nossos poetas e escritores, em que se salvava apenas a intenção patriótica. E o meu patriotismo de brasileiro de quatrocentos anos começa a amargurar-se diante da conclusão a que chegara: ou o Brasil não era o El-Dorado que se proclamava ou o povo brasileiro não estava à altura do patrimônio geográfico que o destino lhe reservara. Porque o que eu via era um país pobre, um povo que apresentava baixo padrão de vida. Viajando, estudando, refletindo e comparando, cheguei à conclusão de que, apesar de certos defeitos de sua formação étnica que se refletem na sua constituição psicológica, o povo brasileiro tem revelado uma capacidade invulgar de luta e de resistência contra as dificuldades sem conta que o meio físico lhe antepõe. Não nos é difícil apontar essas dificuldades e devemos fazê-lo de maneira incisiva, a fim de que o brasileiro não continue a atribuir à incapacidade ou desonestidade dos homens públicos as crises e conjunturas resultantes de contingências geográficas. Devemos examinar o Brasil não com as lentes embaciadas do pessimismo, nem utilizando os óculos côr-de-rosa de Pangloss, mas a olhos nus, isto é, sob o prisma da realidade, sem receio algum de mostrarmos a verdade sôbre a base física do país.

Diante da vastidão geográfica da nossa Pátria, é compreensível que nos sintamos orgulhosos e até mesmo que revelemos, a nosso modo, um certo complexo de superioridade, especialmente no encarar o futuro e quando nos comparamos com inúmeras nações pequenas ou já quase esgotadas. Mas a uma análise mais acurada das contingências geológicas, climatéricas, orográficas do país, somos forçados a moderar o nosso orgulho, porque na extensão continental do Brasil encontramos muitos fatôres hostis à atividade do homem e ao desenvolvimento da riqueza do país.

II

Comecemos pela Amazônia, região que abrange mais de um têrço da superfície total do país. O calor e a umidade tornam o seu clima pouco propício à atividade do homem. Clima esgotante. A falta de dinamismo dos habitantes da grande planície não é preguiça como supõem certos observadores superficiais; é defesa biológica. Só mesmo a têmpera de aço dos nordestinos tem conseguido sobreviver naquele ambiente hostil. Além do calor, da umidade, do excesso dágua, o solo

amazonense é pobre. Salvo determinadas manchas, especialmente no Território do Guaporé, a terra não apresenta a fertilidade que supúnhamos. A camada de húmus, pouco espêssa, esgota-se rapidamente. Essa a surpreendente e decepcionante revelação que nos fêz um agrônomo e cientista apaixonado que vive há anos estudando a região como diretor do Instituto Agronômico do Norte, o Dr. Felisberto de Camargo. Não há negar que possuímos admiráveis fontes de riqueza naquela vasta região, mas para explorá-las convenientemente ainda não dispomos de um adequado sistema de transportes e especialmente de uma ampla e moderna aparelhagem de saneamento.

Formando um contraste com o excesso dágua da Amazônia, surge a zona em grande parte semi-árida do Nordeste, onde as frequentes e por vêzes prolongadas estiagens sacrificam a economia regional. No Estado de Mato Grosso, ao lado dos magníficos campos de criação do sul e das grandes reservas florestais do Rio Paraná e alguns de seus afluentes (Ivinheima, Iguatemi, Dourados, etc.), encontramos a vasta região do Pantanal, inundada durante alguns meses do ano e durante outros sem uma gôta dágua em extensões imensas; ainda no grande Estado do Oeste se encontra uma grande região de carrascais, de terras pobres, talvez devido às queimadas que uma e duas vêzes por ano devoram a vegetação pouco exuberante e calcinam o solo, calamidade que Taunay já condenava em 1866.

Em Goiás encontramos também as imensas vastidões de carrascais, pouco favoráveis à agricultura e à pecuária intensiva.

São Paulo já é mais feliz, pois vamos encontrar, pelo menos em grande parte, uma das razões do admirável progresso bandeirante no solo, no clima e na topografia do Estado; a fertilidade da terra roxa, o clima suave, inclusive na regularidade das chuvas, as grandes áreas planas, são por certo fatôres decisivos da prosperidade bandeirante. Já Minas Gerais, dotada de excelente clima, não pôde conseguir os mesmos resultados de São Paulo, porque tem contra si, por tôda parte, a montanha, que é o inimigo número um do progresso: dificulta e encarece grandemente a construção de estradas, encarece e dificulta os transportes pelo alongamento dos percursos, desgaste do material, aumento de consumo de combustível, além de impossibilitar ou dificultar a mecanização da lavoura, facilitar o trabalho insidioso das erosões e o esgotamento rápido das terras como o arrastamento das camadas humosas pelas enxurradas; o próprio homem e os próprios animais consomem grandes reservas de energia a subir e descer montanhas, o que evidentemente diminui de maneira considerável o resultado do seu trabalho. Os Estados do Rio e de Espírito Santo, além das regiões montanhosas, apresentam também extensas zonas alagadiças que lhes dificultam o progresso. O Paraná conta com uma zona das mais férteis do mundo, o solo da região Norte do Estado é de fato excepcional, mas não foi nem é ainda fácil atingi-la; distante do litoral, longe dos grandes centros consumidores e dos portos marítimos, com os quais se liga por meios de transporte ainda precários, aquela região privilegiada continua contudo progredindo com relativa rapidez e assim contrabalançando as zonas menos favorecidas do Estado.

Santa Catarina e Rio Grande do Sul foram relativamente bem favorecidas pela natureza e conseguiram uma relativa tranquilidade econômica e social graças a um certo equilíbrio entre a indústria, a pecuária e a lavoura. Todavia o segundo dos dois Estados de 1942 a 1945 suportou sêcas desastrosas, sêcas que atingiram, com menor intensidade, os Estados vizinhos de Santa Catarina e Paraná e que, em 1944, também sacrificaram vários outros Estados, como veremos mais adiante, quando tratarmos da crise da produção rural.

III

Além das dificuldades apontadas, o Brasil apresenta a meu ver uma grande anomalia que devemos corrigir o mais breve possível: o acentuado desequilíbrio entre o seu centro de gravidade geográfico e o centro de gravidade demográfico. E' um país sem retaguarda equipada, porque as populações estão concentradas na faixa litorânea, fenômeno decorrente da nossa formação étnica e de contingências geográficas. De fato; os colonizadores do país, vindos de além-mar, ficaram apegados à costa, na ânsia de voltarem à sua pátria de origem e foram assim imprinindo na psicologia do povo brasileiro a marca dêsse verdadeiro complexo litorâneo, agravado com as grandes dificuldades para uma incursão decisiva da hinterlândia, dificuldades decorrentes da própria vastidão geográfica do país, da carência e o interêsse que os brasileiros revelam por acontecimentos secundários mesmo de países secundários da Europa. Enquanto nos desinteressamos das vicissitudes dos seringueiros da Amazônia, dos poaieiros de Mato Grosso, dos garimpeiros de Goiás e da Bahia, acompanhamos com atenção tôdas as confusões políticas ds Bálcãs, mesmo nos pormenores que não apresentam, sob qualquer aspecto, a mínima importância para nós. Devo acentuar, todavia, que estamos nos modificando; nossa mentalidade está se transformando Já começamos a nos preocupar mais a nossa terra e a nossa gente. A última Grande Guerra teve uma influência bem acentuada nessa modificação da nossa mentalidade, porque adquirimos a consciência do destino continental do Brasil. Mudamos até certo ponto o meridiano da nossa fonte de cultura, que passou da Europa para os Estados Unidos. A França, admirável foco de civilização que durante séculos iluminou o mundo e que por assim dizer nos servira de guia até o primeiro quartel dêste século, parece ter entrado infelizmente numa fase perigosa da sua história. Nesta época de cultura pragmática, de predomínio da técnica, da ciência aplicada à civilização da máquina, a gloriosa pátria de Pasteur está ameaçada de perder a sua grande hegemonia com grande mágoa para aquêles, que, como eu, sempre lhe votaram uma grande e sincera admiração. Consequência da falta de minérios, deficiência de carvão e de quedas dágua, falta e petróleo.

IV

Para corrigirmos o desequilíbrio a que me referi no item anterior, uma medida se impõe, e sem demora: a mudança da Capital Federal para o interior do país. Urge transferir a sede do Govêrno Central da posição excêntrica em que se encontra, entre mangues e montanhas de granito, longe das fontes de produção dos principais gêneros alimentícios — para uma região central, de planície, cortada de rios caudalosos e dotada de potentes quedas dágua, zona de terras férteis para uma grande lavoura mecanizada e centro de gravidade da maior região de pecuária do país; essa região a meu ver se encontra ao Sul do Rio Paranaíba; à margem esquerda do Paraná, possivelmente nas imediações da embocadura do Tieté ou do Grande, tornando-se destarte realidade o que o gênio de Euclides da Cunha já antevira há quase 40 anos:

"Além disso, como observa o Dr. Hermínio Alves na sua notável monografia (Problema da Viação Férrea para Mato Grosso) os terrenos compreendidos entre as duas quedas, Urubupungá no Paraná e Itapura no Tieté, distante uma légua, são a base vindoura do mais importante dos centros industriais da América do Sul, dispondo da energia mecânica incalculável daquelas catadupas, que somando-se à derivada do salto de Avanhandava, e transformando-se em energia elétrica, não só satisfará a todos os misteres das indústrias como à tração das estradas de ferro que por ali passaram.

Assim se loca, idealmente, mas com previsão segura, naqueles lugares desfrequentados, onde mal se distingue, hoje, afogadas em carrascal bravio, as ruínas de malograda colônia militar — uma cidade opulentíssima do futuro". (À margem da História — 5.ª ed. página 160).

Assim, com pequenas áreas dos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso poderíamos constituir o retângulo do futuro Distrito Federal e, dentro dêste, localizar a cidade opulentíssima do futuro, a futura Capial do Brasil, capital cuja construção deve começar pela montagem de uma grande usina hidrelétrica (ou mais de uma), aproveitando-se para isso as poderosas quedas dágua que se encontram no aludido retângulo: Itapura, Urubupungá, Maribondo, avanhandava, etc.

E' êsse o meio mais eficiente e mais rápido de realizarmos a marcha para Oeste, marcha que é, a meu ver, um imperativo para nós. Precisamos deter o centripetismo demográfico das grandes cidades litorâneas. As levas migratórias que, especialmente nestes últimos anos, vem desertando dos campos para agravar cada vez mais o problema social das grandes cidades costeiras — devem ser detidas no ecúmeno interior. Mais ainda: devemos mudar diametralmente a flexa de direção de tais migrações, fazendo-se refluir para o interior grande parte da população litorânea. Para isso o primeiro passo será a mudança da sede do Govêrno Federal. Porque de todos os grandes países do mundo, o Brasil é o que tem a sua capital mais perigosamente localizada, não apenas em face de possíveis conflitos internacionais mas mesmo para a segurança interna. Cidade que respira, por assim dizer, para o mar, onde ainda não somos suficientemente fortes para defendê-la; de acesso difícil ao interior (duas vias férreas, Central e Leopoldina, com material fixo e rodante estrangeiro, queimando em grande parte combustível estrangeiro; rodovias onde trafegam veículos estrangeiros, movidos a combustível estrangeiro) e que já conta mais de dois milhões de habitantes, situada entre mangues e montanhas de granito, como já disse, dependendo, para a sua subsistência, de produtos de regiões distantes, mesmo os alimentos mais comuns (arroz, feijão, farinha, gorduras: dos confins do Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo; carnes, dos confins de Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais; verduras e legumes de São Paulo; açúcar, em grande parte do Nordeste, etc.), o Rio tende cada vez mais a ser uma cidade de vida difícil e consequentemente um foco de inquietação social. Sua população não deve pois, aumentar mais. E para isso, dispomos apenas de um recurso: tirar-lhe a categoria de capital do país, no mais breve prazo possível. E' a sugestão que fazemos certos de que tal medida constitui um imperativo nacional, qualquer que seja o ângulo pelo qual a encaremos: econômico, político, social, segurança externa e interna.

V

Da localização litorânea da Capital Federal e de outras grandes cidades do país, decorreram muitas das dificuldades que suportamos durante a guerra, especialmente depois dos torpedeamentos de navios brasileiros, dificuldades que a opinião pública não se cansou de atribuir injustamente à Coordenação da Mobilização Econômica, como se um órgão de emergência, surgido na mais grave conjuntura nacional, pudesse resolver, como a um toque de vara mágica, problemas seculares do país ou pudesse corrigir a geografia, criando, para a produção e circulação das riquezas, facilidades que infelizmente não possuímos no grau em que a imaginação do brasileiro as admite. Chegou-se mesmo a atribuir exclusivamente à Coordenação da Mobilização Econômica tôda a responsabilidade pela crise de produção de gêneros alimentícios no país, crise que espíritos superficiais deram como consequência dos tabelamentos de preços postos em prática. Apontando uma por uma, como passamos a fazer, as causas de tal crise, teremos respondido a tôdas as críticas e até mesmo a tôdas as injúrias que caíram sôbre um órgão que desenvolveu uma atividade verdadeiramente hercúlea para eliminar ou suavisar as dificuldades do povo brasileiro; órgão que, a despeito de erros, falhas e possíveis desonestidades cometidas à sua sombra, evitou talvez graves agitações sociais no país, a Coordenação da Mobilização Econômica.

As causas da crise a que aludimos linhas acima, foram as seguintes:

a) — sêcas;
b) — êxodo das populações rurais para as cidades;
c) — batalha da borracha e dos minérios estratégicos;
d) — mobilização militar;
e) — deficiência de transportes;
f — grandes obras públicas;
g) — falta de maquinaria e instrumental agrícola;
h) — falta de sementes;
i) — falta de adubos;
j) — diminuição do rebanho bovino;
k) — substituição da lavoura de gêneros alimentícios pela de outros produtos.

Vejamo-las, em síntese:

a) Sêcas — E' um fenômeno alarmante no Centro e Sul do país, de alguns anos para cá. Estiagens frequentes e cada vez mais graves pela intensidade e extensão das regiões atingidas. Tal, por exemplo, a que no último semestre de 1944 se estendeu do Distrito Federal aos confins de Mato Grosso e Goiás, passando pelo Estado do Rio, Minas e São Paulo. O Rio Grande do Sul até começos de 1945 suportou uma série de estiagens terríveis e que se estenderam, se bem que menos danosas, a Santa Catarina e Paraná. Além dos prejuízos imensos para a pecuária, a lavoura gaúcha de milho, em 1944, foi inteiramente perdida; a de arroz, feijão e outros cereais, reduzida de cinquenta e mais por cento. Assim também com a lavoura, os rebanhos, a indústria de laticínios de outros Estados do Centro e do Sul do país, onde, aliás, já em anos anteriores a sêca havia prejudicado enormemente a produção agropecuária.

b) Êxodo das populações rurais — As grandes cidades sempre exerceram grande atração para os homens do campo. O fenômeno não é exclusivo do Brasil, nem é novo. Creio mesmo que o objetivo principal das Geórgicas, de Virgílio, foi o de cantar as belezas da vida rural para evitar que os cam-

poneses se acumulassem em Roma. No Brasil, êsse centripetismo demográfico assumiu aspectos mais graves durante a guerra, e isso porque várias causas vieram estimulá-lo: a legislação social, que ampara o trabalhador urbano e que ainda não pôde atingir, no mesmo grau, o trabalhador do campo; a instalação de novas indústrias e a intensificação de trabalho nas já existentes, etc.

c) Batalha da borracha e dos minérios estratégicos — A intensificação da produção de borracha e de minérios estratégicos (quartzo, mica, tantalita, *sheelita,* berilo, etc.), exigida pela guerra, retirou dezenas de milhares de homens da lavoura, que não só deixaram de produzir gêneros alimentícios como se transformaram em consumidore sem regiões grandemente afastadas dos centros de produção, agravando ainda mais a crise de transportes.

d) Mobilização militar — Por um imperativo a que não podíamos fugir como beligerantes ao lado das Nações Unidas, desviamos da lavoura para as fôrças armadas um contingente pequeno, é verdade, mas apreciável em face da nossa reduzida densidade demográfica nos campos.

e) Deficiência de transportes — A vastidão geográfica do Brasil, a sua topografia caprichosa, um regime anômalo de chuvas, a dependência em que nos encontramos do exterior quanto a equipamento ferroviário, fixo e rodante, veículos motorizados e combustíveis sólidos e líquidos — todos êsses fatôres constituem obstáculos angustiantes ao progresso do nosso país e se agravaram sobremodo de 1940 para cá, com reflexos acentuados na nossa produção agropecuária.

f) Grandes obras públicas — Umas de caráter militar, outras indispensáveis como bases fundamentais do progresso do país, concentram milhares e milhares de trabalhadores, na sua maioria saídos das atividades agrícolas. Tais foram: obras da Companhia Vale do Rio Doce, Volta Redonda, Fábrica Nacional de Motores, Estrada de Ferro Central do Brasil (prolongamento para Bahia e retificação da linha para São Paulo), construção de bases aéreas, construções de estradas de rodagem em várias regiões do país, Usina de Macabu, etc.

g) Falta de maquinaria e instrumental agrícola — Muito deficiente a produção nacional, vem-nos do exterior a maior parte da maquinaria e instrumental agrícola; com a guerra, cessaram para alguns ou diminuíram consideravelmente para outros — as importações de artigos dessas classes, o que veio prejudicar de maneira acentuada a nossa produção agropecuária.

h) Falta de sementes — Dificuldades de importação, também nos trouxeram séria crise de sementes de determinados produtos, tais como batata, cebola, hortaliças e legumes.

i) Falta de adubos — Também prejudicou muito a lavoura, especialmente em São Paulo.

j) Diminuição do rebanho bovino — Fenômeno que nos trouxe dias amargos.

k) Substituição da lavoura de gêneros alimentícios pela de outros produtos — Foi o caso, por exemplo, do algodão e do mentol em São Paulo: municípios que eram produtores e exportadores de cereais, passaram a produzir algodão e mentol e assim a importar gêneros para o próprio consumo.

VI

Aí ficam registradas, em síntese, as causas da queda de produção de gêneros alimentícios em nosso país. E se não bastasse a demonstração apresentada, podemos ainda provar com outros argumentos irrespondíveis — que não foi o tabelamento feito pelos órgãos da Coordenação da Mobilização Econômica que deu origem à crise em aprêço. O milho, por exemplo, nunca estêve tabelado ou racionado pela Coordenação da Mobilização Econômica; no entanto tivemos em 1945 uma crise terrível dêsse produto. Outros exemplos: arroz e feijão estiveram tabelados até a extinção da C. M. E. em 1.º de janeiro de 1946; no entanto tivemos no ano agrícola 1945-46 uma das maiores safras dêsses produtos já registradas no país.

Acresce ainda que, acusar-se a Coordenação da Mobilização Econômica, como se fêz frequentemente, pelo fato — afirmavam — de haver tabelado os produtos da lavoura deixando livres os artigos industriais — é desconhecer o que fizemos. A acusação não procede, porque foram inúmeros os produtos industriais que estiveram submetidos a tabelamento e ao regime de cotas ou racionamento.

VII

Dentro da conjuntura econômica esboçada e da crise financeira resultante de imoderado inflacionismo fiduciário — a Coordenação da Mobilização Econômica não podia operar os milagres que dela se exigiam. Havia mesmo no Brasil certa falta de ressonância psicológica para a atuação de um órgão de guerra com a C. M. E. A começar por alguns departamentos permanentes da Administração Pública, que não poucos empecilhos opuseram à ação da Coordenação, obrigando o primeiro coordenador a criar vários órgãos de ação direta, o que evidentemente não estava no plano inicial da C. M. E., como se deduz do texto de sua lei orgânica. Contornando suscetibilidades aqui, vencendo resistências ali, lutando com a deficiência de recursos acolá, a C. M. E. realizou uma tarefa de envergadura fora do comum. E os homens que à frente dela sofreram tôda sorte de incompreensão, de hostilidade e mesmo de injúrias — estão tranquilos, pois têm a certeza de que não lhes faltará a justiça de seus concidadãos na voz da História.

Os homens que não passaram pelos cargos de responsabilidades da Administração Pública de 1939 para cá — resolvem com admirável facilidade, nos comícios, nas mesas dos cafés, em conferências, em entrevistas aos jornais, todos os problemas do Brasil. Indivíduos que não souberam solucionar seus pequenos problemas domésticos — vêm a público taxar de desonestos ou incompetentes os administradores que não podem resolver inteiramente os grandes problemas do Brasil. E vêm os confrontos que revelam apenas ignorância: A Inglaterra fêz isso; os Estados Unidos fizeram aquilo e o Brasil não fêz nada. Comparam logo o nosso país, de clima tropical, pobre, importador de máquinas e combustíveis, com dois dos três países mais ricos do mundo, na dependência econômica e financeira dos quais — vivemos em grande parte, desde que nos constituímos em nação. Apontar o exemplo do que fizeram os Estados Unidos no domínio da economia de guerra, para daí se concluir que os homens públicos do Brasil não estiveram à altura das dificuldades que se lhes apresentaram nestes últimos anos, é tudo quanto há de mais injusto e pueril. De fato: não é possível a um país como o Brasil, de estrutura econômica e financeira ainda frágil, realizar a obra ciclópica que realizaram os Estados Unidos, nação dotada de um equipamento industrial que se traduz em números astronômicos, que possui imensos recursos agropecuários e em combustíveis, que conta formidáveis recursos financeiros e que se

lançou na guerra não a contar tostões mas gastando bilhões. Dispuséssemos nós das riquezas do solo e subsolo norte-americano, tivéssemos os seus recursos econômicos, seus meios de transportes e estou certo de que não teríamos conhecido as dificuldades que nos atingiram. Basta acentuar que cada cidadão americano tem a seu serviço 48 vêzes mais energia proveniente de máquinas (carvão) e motores (petróleo e eletricidade) do que a de que dispõe cada brasileiro e que, enquanto na produção norte-americana o esfôrço muscular do homem entra apenas com 2,4 por cento, no Brasil êsse esfôrço vai a 51 por cento. Medite-se um pouco sôbre êsses números e levem-se em consideração a diferença de população dos dois países, o clima tropical do Brasil e a nossa angustiante dependência do exterior quanto a máquinas e combustíveis e ter-se-á desde logo explicado porque não fizemos aqui o que fizeram lá.

Hostilizar a Coordenação da Mobilização Econômica por ter implantado os racionamentos de carne e de açúcar (únicos aliás que conhecemos quanto a gêneros alimentícios e assim mesmo apenas em algumas partes do país); caluniá-la pela existência do mercado negro de certos produtos, e revelar ainda ignorância ou má fé, porque tais fenômenos se verificaram em todos os países em guerra, numa escala muito maior que entre nós. Quem leu, por exemplo, na imprensa dos Estados Unidos, o que foi o mercado negro de carne verde naquele país, pode afirmar que aquilo que se batizou no Brasil com essa denominação, foi apenas um tímido ensaio...

Críticas severas também foram feitas à Coordenação pelo fato de não haver estabilizado os preços de tôdas as utilidades. E surge novamente o exemplo norte-americano: os Estados Unidos contiveram todos os preços e assim o custo da vida naquele país não se elevou, até o fim da guerra, acima de 25 ou 30 por cento. Os coordenadores brasileiros conheciam perfeitamente tôdas as medidas postas em prática pelas autoridades norte-americanas (e também inglêsas, canadenses), para evitar a inflação do custo da vida. Mas sabiam em primeiro lugar que não estavam nos Estados Unidos (nem na Inglaterra ou no Canadá). A grande república do Norte do Continente pôde estabilizar seus preços internos porque constitui a primeira potência econômica e financeira do mundo, dispunha de tôda sorte de poder para fixar os preços-teto de produtos importados de outros países e porque o govêrno pôde empregar recursos financeiros imensos para subvencionar determinadas indústrias e certos produtos agropecuários que não podiam suportar os "ceillings".

E' claro que o que fizemos, em matéria de política de preços, não se pode comparar com o que se fêz nos Estados Unidos, mas temos a certeza de que qualquer coordenador norte-americano no lugar dos coordenadores brasileiros, não faria mais do que o que êstes fizeram.

Precisamos acentuar ainda que contra a ação do coordenador não raro se antepunham poderosas fôrças econômicas e financeiras do nosso país, fôrças que em grande parte são ramificações de troncos gigantescos que se encontram no estrangeiro. Vencê-las, é muito fácil para os estrategistas de café. Sabem que não é assim aquêles que, nos altos postos da Administração Pública, devem enfrentá-las.

E' a conclusão lógica a que deverão chegar os estudiosos que analisarem a atuação da Coordenação da Mobilização Econômica.

A indústria têxtil — indústria mater — alcançou extraordinário desenvolvimento durante a conflagração.

Reportagem

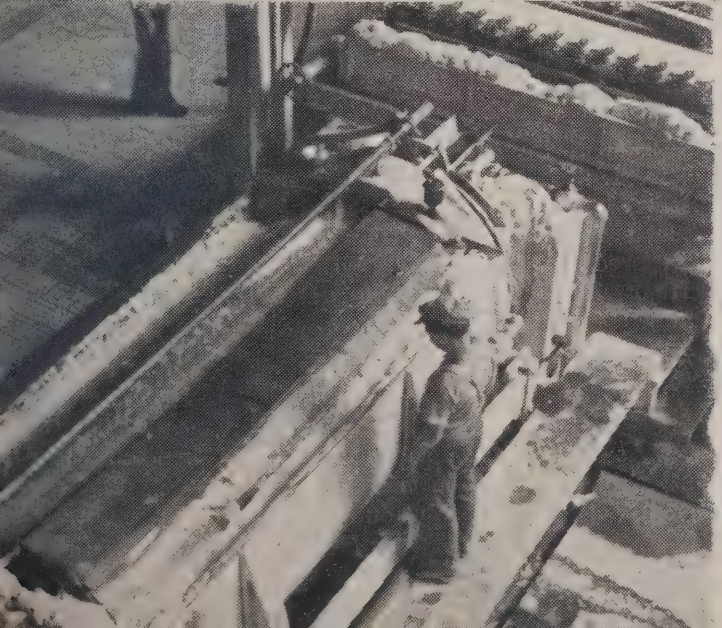
Economia de Guerra no Brasil

O PROPÓSITO desta reportagem não é o de realçar a interferência da Coordenação da Mobilização Econômica, durante o período agudo do conflito armado, nos inúmeros setores da economia nacional em que sua atuação se fêz sentir; é o de dar ligeira notícia dessa interferência em questões que, de uma maneira ou de outra, dizem respeito ao comportamento da indústria brasileira. Os trabalhos mais conhecidos da Coordenação são os relacionados ao abastecimento das grandes cidades, abastecimento êsse de gêneros de consumo individual obrigatório, e à fixação de preços das utilidades também de consumo individual obrigatório.

Êsses problemas — o do abastecimento e o do tabelamento — continuam, no entanto, em equação, apesar dos ingentes esforços desenvolvidos pela Coordenação no sentido de resolvê-los ou de atenuar suas consequências. A atividade empenhada por aquêle órgão com o objetivo patriótico de possibilitar, na época difícil das carências, o atendimento regular das exigências do consumo industrial, essa atividade, hoje em dia, se encontra praticamente esquecida, e o grande público a ignora.

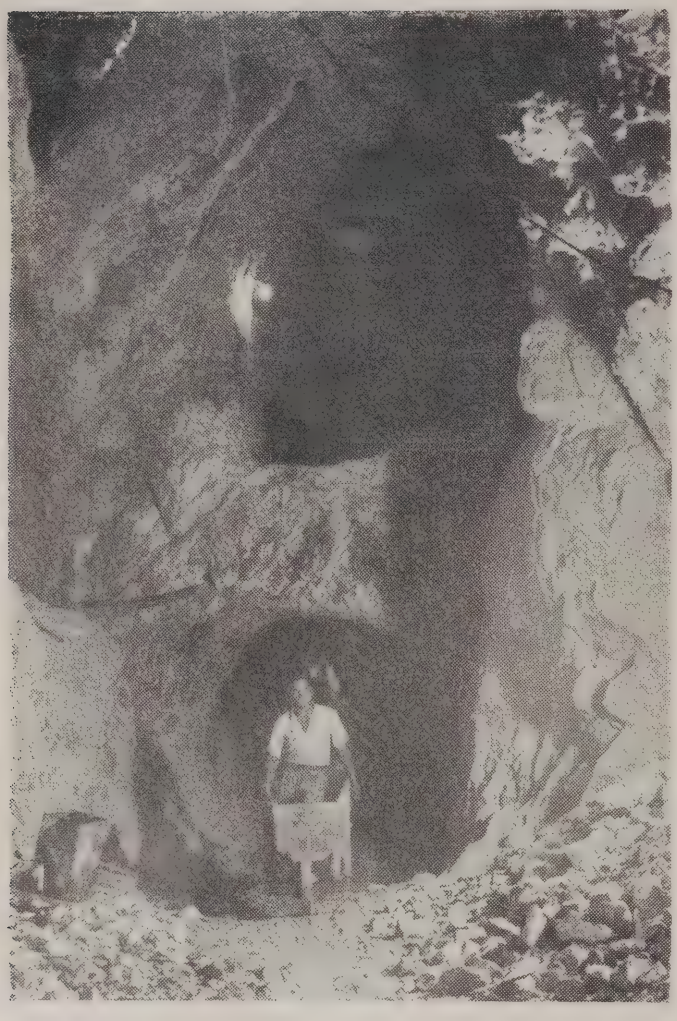
Procura esta reportagem dar uma ligeira informação a respeito dessa atividade anônima, por meio de elementos colhidos nos seis volumes que constituem a "Economia de guerra no Brasil". Nenhum critério particular presidiu a escolha dos assuntos aqui ventilados, mas a finalidade desta reportagem é a de contribuir para o julgamento da Coordenação da Mobilização Econômica, por parte do povo e das classes interessadas, com o fornecimento de um breve resumo de seus trabalhos no campo do comércio e da produção de artigos essenciais.

Da grande importação de papel para imprensa e diversos misteres, o Brasil passou à fabricação de uma parte considerável dêste valioso material.



Tecido Popular

EM junho de 1943, a Coordenação da Mobilização Econômica firmou, com representantes da indústria têxtil, um convênio. Determinou êsse acôrdo a obrigação, por parte da indústria têxtil algodoeira, da entrega de parte de sua produção de tecidos de algodão sob a forma de tecidos e artefatos de tipos determinados, os quais, por seu baixo preço e por suas características técnicas, representavam uma contribuição destinada a minorar as necessidades das classes pobres. Em agôsto saíram das fábricas os primeiros "tecidos populares" e em novembro os primeiros "artefatos populares" — colchas, toalhas e cobertores.



A busca à riqueza escondida no sub solo teve um estímulo notável nos dias em que o mundo estêve conflagrado.

A produção e a distribuição pelos mercados brasileiros dos artigos têxteis populares se fizeram sempre regularmente, ficando abastecidos dêsses produtos, destinados principalmente aos pobres e aos necessitados, tanto os mercados das grandes cidades como as mais longínquas zonas do interior do país. A produção brasileira de tecidos de algodão foi, no primeiro ano do convênio (setembro de 1943 a 1944), de 1.045.349.113,40 m, e no segundo ano (setembro de 1944 a 1945) de 1.027.950.381,68 m, apresentando, assim, no segundo ano, uma diferença para menos de aproximadamente 17 e meio milhões de metros.

Essa queda de produção e as contingências naturais do mercado determinaram a diminuição de cêrca de 17 milhões de metros nas entregas efetuadas pelas fábricas no segundo ano da vigência do convênio têxtil. Natural teria sido, pois, a queda da produção de artigos têxteis populares, se o govêrno não houvesse estendido a maior número de fábricas de tecidos de algodão, inclusive as que produzem panos para sacos, a obrigação de contribuir com sua quota de tecidos populares. Dessa maneira, decorreu o aumento de produção de tecidos populares no segundo ano do convênio — 92,5 milhões de m — em relação ao primeiro ano — 89,3 milhões de metros.

A entrega total de artigos têxteis populares, nos dois primeiros anos do convênio, atingiu a soma de 182,4 milhões de m, o que representou cêrca de 9,2 por cento do total da produção das fábricas de tecidos nesse mesmo espaço de tempo e cêrca de 10 por cento de suas entregas ao consumo. 32,7 por cento da produção dêsses artigos couberam a São Paulo; 18,8 por cento, a Minas Gerais; 12,1 por cento a Pernambuco; e 10,3 por cento ao Distrito Federal. Os tecidos populares mais produzidos, depois do algodão cru, foram a chita, o riscado e o linon. Entre os artefatos, coube o primeiro lugar aos cobertores, seguidos pelas toalhas de banho e rosto e pelas colchas.

Arsênico

O contrôle da produção e do consumo do arsênico branco no país passou a ser feito pela Coordenação da Mobilização Econômica a partir de junho de 1943. Os estudos iniciais relativos à escassez dessa matéria prima mostraram que esta se verificava em consequência da paralização da importação, da retenção de pequenos estoques no comércio, das requisições oficiais e da diminuição da produção nacional. O primeiro dêsses fatôres decorria das dificuldades de transportes e de restrições governamentais, vinculadas à guerra. O segundo fator era fruto da situação anormal atravessada pelo país. As requisições oficiais prejudicavám no sentido de estocar, nas repartições públicas, logo no início do exercício financeiro, a quantidade de arsênico necessária ao serviço e consignada na dotação orçamentária.

Estabeleceu a CME que, enquanto perdurasse a situação anormal, as requisições oficiais fôssem feitas parceladamente, de acôrdo com as possibilidades de estoques existentes. Tomou, por outro lado, as devidas providências, junto ao Banco do Brasil, com o objetivo de facilitar a importação do arsênico branco e arseniato de chumbo, bem assim de possibilitar a entrada de aparelhamentos necessários às minas de arsênico nacionais, procurando aumentar-lhes a produção. Naquela época, a produção da mina de Morro Velho, em Nova Lima, era da ordem de 60 t mensais, e a da mina da Passagem, em Ouro Prêto, da ordem de 7 t.

Ora, o consumo total de arsênico no Brasil, por ano, era calculado em 2 mil toneladas, o que representa uma média mensal de 167 t. A produção nacional no momento alcançava tão somente 67 t, o que significava 40 por cento das necessidades do consumo. As possibilidades de aumento da produção estavam condicionadas, contudo, ao aparelhamento completo da mina de Morro Velho, ao aparelhamento da mina da Passagem, e à montagem das instalações da mina Juca Vieira. Ao tempo em que adotava medidas com êsse fim, a CME exerceu o contrôle do consumo e intensificou a importação do produto.

Em 1945, estavam registradas na CME 119 firmas consumidoras, assim distribuídas por unidades da Federação: São Paulo, 77; Rio Grande do Sul, 19; Distrito Federal, 17; Mato Grosso, 2; Pernambuco, 1; Paraná, 1; Bahia, 1, e Ceará, 1. Essas indústrias assim se classificavam, segundo o tipo: inseticidas e arseniatos, 44; vidro, 22; produtos farmacêuticos, veterinários, 40; e diversos artigos, 13. O consumo industrial de arsênico, em 1944, quase alcançou 853 t, enquanto o consumo pela lavoura se expressou da ordem de 510 t.

Celulose

As indústrias de papel, papelão e raiom têm como matéria prima básica a celulose. Essas indústrias ficaram ameaçadas de paralisação, durante a guerra, diante da im-

possibilidade de obter êsse produto da Suécia, Noruega e Finlândia, seus maiores produtores, com as restrições de exportação dos Estados Unidos e Canadá e com as dificuldades de transporte. Em consequência, a Coordenação da Mobilização Econômica foi chamada a intervir no sentido de controlar o comércio e a produção de celulose. A produção nacional de celulose, infelizmente, é pequena, e não conseguiu ainda atingir um desenvolvimento capaz de atender às necessidades normais do consumo.

Inicialmente, a CME procedeu à verificação dos estoques nos estabelecimentos industriais, regularizando a classificação dos diversos tipos, fiscalizando as quantidades importadas e orientando sua divisão equitativa de modo a atender a tôdas as indústrias, evitando assim qualquer paralisação. Ainda mais: efetuou a incrição das indústrias consumidoras, fornecendo-lhes boletins mensais de produção e estoque, bem como o serviço de distribuição e contrôle do consumo; e autorizou a transferência, entre os industriais, das qualidades que chegavam em maiores quantidades para uns e menores para outros, facilitando assim um trabalho regular para todos.

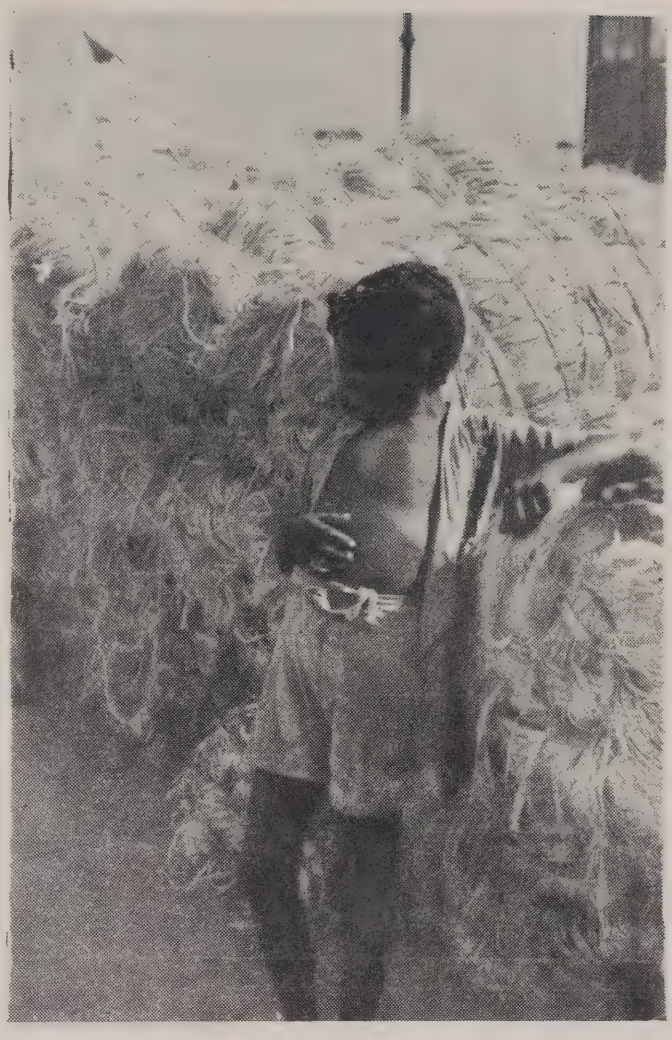
O movimento geral dos diversos tipos de celulose, durante o período de contrôle, foi suficiente para manter as fábricas dentro de sua base normal de produção. O único tipo de celulose, cuja importação estêve sempre muito abaixo do seu nível normal, foi o sulfato cru (Kraft), deficiência essa que causou sérios transtornos à fabricação de papel especial para sacos de cimento, contribuindo para a crise dêsse material. Em fins de 1944, encontravam-se inscritas na CME 46 firmas industriais consumidoras de celulose, assim distribuídas segundo as unidades da Federação: São Paulo, 22; Rio Grande do Sul, 6; Distrito Federal, 7; Minas Gerais, 4; Rio de Janeiro, 3; Paraná, 2, Pernambuco, 1; e Santa Catarina, 1.

Elevou-se a 61 mil toneladas o consumo total de celulose em 1944, correspondendo aos seguintes tipos: sulfite branqueada, 22.700 t; sulfato branqueada, 3.100 t; sulfite crua, 24.100 t; sulfato crua, 10.000 t; especial para raion, 1.800 t; especial para papel para cigarros, 300 t; e em massa para filtrar, 2 t. O consumo médio mensal do ano foi, por conseguinte, de 5.086 t. No ano anterior, isto é, em 1943, êste consumo médio mensal havia sido de 3.895 t.

Enxôfre

O contrôle do comércio e de consumo de enxôfre, por parte da Coordenação da Mobilização Econômica, foi iniciado em maio de 1943, em vista da situação de carência, no país, dessa matéria prima indispensável às atividades de inúmeras indústrias essenciais. As primeiras investigações sôbre a crise levaram à conclusão de que um de seus fatôres residia na irregular distribuição do produto, pois se constatou existirem quantidades suficientes em poder de pequenos consumidores, enquanto que as grandes indústrias tinham suas reservas bastante reduzidas. Muito contribuía para a crise, por outro lado, o fato de ser grande parte dessas reservas constituída de enxôfre de origem chilena, cujas impurezas o tornavam impróprio para o uso em muitas indústrias.

A intervenção da CME objetivou, inicialmente, a redistribuição dos estoques existentes e das quantidades importadas, de forma a atender às necessidades levando em conta os tipos e os fins a que se destinavam. Nas distribuições foi levado sempre em consideração o consumo médio mensal dos anos anteriores das fábricas inscritas, e examinada a importância para o país do artigo produzido. Nessas condições, tiveram preferência nos fornecimentos, as indústrias, na seguinte ordem: ácido sulfúrico, formicidas, usinas de açúcar, artefatos de borracha e, finalmente, as de produtos químicos em geral.



Juta — eis um dos capítulos de maior progresso. Na necessidade de matéria prima para sua sacaria, o Brasil encontrou nova fonte de produção.

Durante todo o ano de 1944, a CME fêz vigorar os seguintes preços-teto para o produto destinado ao consumo industrial: enxôfre em pêdra, a granel, americano, Cr$ 1,20, o kg; enxôfre em pedra, ensacado, americano, Cr$ 2,00, o kg; enxôfre em pedra, americano, ensacado no país, Cr$ 1,40, o kg; enxôfre moído, ensacado, Cr$ 2,00, o kg; e enxôfre em canudos, ensacado, Cr$ 2,50, o kg. O número de firmas consumidoras, em meado de 1945, era de 205, assim disribuído segundo as unidades da Federação: Distrito Federal, 20; São Paulo, 125; Rio de Janeiro, 24; Minas Gerais, 15; Rio Grande do Sul, 14; Paraná, 3; Mato Grosso, 1; Santa Catarina, 2; e Pernambuco, 1.

Essas firmas assim se distribuíam, segundo a atividade: ácido sulfúrico, 14; usinas de açúcar, 59; artefatos de borracha, 58; sulfureto de carbono, 12; papel e celulose, 5; e produtos diversos, 57. Quase alcançou 72 mil toneladas o enxôfre entrado no país de maio de 1943 a junho de 1945, volume êsse que estêve sob o contrôle, direto ou indireto da CME. Em 1945, o consumo médio mensal, por

A produção metalúrgica de tôda natureza, especialmente os materiais mais leves e trefilados, alcançou notável desenvolvimento na guerra.

tipo de indústria, foi o seguinte: ácido sulfúrico, 1.356 t, usinas de açúcar, 104 t; artefatos de borracha, 40 t; sulfureto de carbono, 157 t; papel e celulose, 122 t; e produtos diversos, 215 t.

Breu

O breu, como tôdas as matérias primas de origem estrangeira, sofreu as consequências da falta de transporte causada pela guerra. As pequenas existências eram vendidas a preço exorbitante, causando sérias dificuldades às indústrias que dependiam dêsse material. A situação agravou-se a tal ponto que a Coordenação da Mobilização Econômica foi obrigada a intervir, no sentido da disciplina do comércio e do consumo do breu, isto em maio de 1943. Concluída a inscrição das fábricas consumidoras, teve início a distribuição direta do produto do importador ao consumidor inscrito, em cotas mensais correspondentes ao consumo médio mensal dos anos anteriores e de acôrdo com os preços fixados.

Paralelamente ao contrôle de consumo e produção, a CME prestou assistência técnica aos consumidores, aconselhando os tipos de breu mais convenientes para cada indústria, reduzindo o seu consumo nos casos em que era excessivo e suprimindo-o onde prescindível. Desta forma, não só foi normalizada aos poucos a situação do breu no país como também eliminado o mercado negro. Os resultados satisfatórios auferidos possibilitaram a modificação, em 1944, da praxe da distribuição direta ao consumidor. A partir de janeiro dêsse ano tôdas as partidas chegadas foram atribuídas aos consignatários, encarregando-se êstes de sua entrega aos clientes habituais.

A quantidade de firmas consumidoras de breu, inscritas da CME, atingia, em meado de 1945, 478, assim distribuídas, segundo as unidades da Federação: Distrito Federal, 86; São Paulo, 266; Rio Grande do Sul, 82; Rio de Janeiro, 13; Paraná, 5; Mato Grosso, 4; e Pernambuco, 1. Essas indústrias assim se classificavam, segundo a atividade: sabão, 241; tintas e vernizes, 49; papel e papelão, 29; desinfetantes, 27; colas e adesivos, 20; diversos, 116. Somente no Estado de São Paulo havia 129 fábricas de sabão, no Distrito Federal 53, e no Rio Grande do Sul 59.

O consumo médio mensal, por cada ramo industrial, foi o seguinte, em 1944: sabão, 380 t; tintas e vernizes, 41 t; papel e papelão, 168 t; desinfetantes, 32 t; colas e adesivos, 6 t; diversos, 104 t. Durante o ano de 1943, deram entrada no país 13.487 toneladas de breu, e em 1944 11.346 toneladas, em sua quase totalidade procedente dos Estados Unidos. Êsse material consistia especialmente dos tipos K morto e K vivo. Em fins de junho de 1945, os estoques existentes em poder dos consumidores montavam a 4.763 t, e em mãos dos revendedores a 2.563 t.

Fitas de Aço

Constituiu causa de preocupação das associações de classes algodoeiras do Estado de São Paulo, desde 1942, o problema do suprimento de fitas de aço para o enfardamento do algodão da safra de 1943, em virtude de restrições advindas à exportação por parte dos países produtores, devido tanto à arregimentação das indústrias para a produção de materiais bélicos quanto às dificuldades de comunicações marítimas. O consumo previsto era de 9 mil toneladas, enquanto que os estoques existentes nas usinas de beneficiamento e de reprensagem e em mãos de intermediários era de cêrca de 4 mil. Como resultado dos primeiros estudos realizados, foram compradas aos Estados Unidos 6 mil toneladas de fitas. Aconteceu, porém, que, tendo havido demora na expedição e no transporte da mercadoria adquirida, e não tendo sido possível remeter todo o lote num só embarque, a safra já entrava em sua fase de grande movimento com a ameaça de que muitas usinas não teriam fitas sequer para começar seus trabalhos.

Verificou-se, nesse momento, a intervenção da Coordenação da Mobilização Econômica com o fim de disciplinar a distribuição das fitas de origem nacional e, logo a seguir, a de origem estrangeira. Em linhas gerais, os princípios que presidiram essa distribuição foram os seguintes: a) as distribuições foram feitas de acôrdo com o consumo verificado e com o consumo presumível; b) sendo as fitas de procedência estrangeira vendidas por um preço diverso do similar nacional, a distribuição foi feita de modo a que, no fim da safra, todos os consumidores receberam material importado na mesma proporção; c) nenhum consumidor teve direito a nova cota, enquanto não houvesse adquirido, integralmente, a cota anterior, tanto a parte composta de fita nacional, quanto a de estrangeira; d) nas distribuições normais foram incluídas também as eventuais necessidades das fábricas de óleos e dos reprensadores; e e) nas distribuições normais foram observados os estoques e as necessidades de tôdas as máquinas, fábricas ou reprensadores de uma mesma firma, em seu conjunto, e, eventualmente, também as de outras firmas que fizessem parte do mesmo grupo.

A pronta atuação da CME normalizou a situação, dentro de pouco tempo. Algumas dificuldades que foram sobrevindo, devido a variações verificadas no consumo das usinas de certas zonas, tiveram fácil remoção. O total das fitas de aço distribuídas pela CME, durante o período do contrôle, elevou-se a 1.529 toneladas, sendo 603 mil de fitas nacionais e 926 mil de fitas importadas. Êsse contrôle foi extinto em agôsto de 1943.

Fibras Nacionais

Em agôsto de 1940, o govêrno tornou obrigatório, na manufatura de fios de aniagem, o emprêgo de fibras nacionais, numa percentagem mínima de 10 por cento. Ainda naquele ano foram estabelecidos os princípios do zoneamento e das quotas de produção, e paralelamente se passou a exercer o contrôle econômico da indústria de aniagem. Em 1941, a situação dessa indústria se apresentava bastante séria, pois a súbita paralisação havida nas importações de juta, fenômeno decorrente da guerra, ameaçava diretamente a produção de sacaria e de tela de aniagem indispensáveis à movimentação das nossas safras e à exportação da maioria de nossos produtos.

Em março de 1941 foi criado um serviço de contrôle das fibras nacionais e manufaturas derivadas, com a atribuição de fazer cumprir as determinações acima referidas. Havia no Brasil, então, trinta estabelecimentos fabris especializados na produção de fio, de telas e de sacos de aniagem. Dêsses, vinte e dois fiavam e teciam, sete somente teciam e o restante não dispunha de tecelagem. Já em 1944, a indústria nacional de aniagem possuía quase 55 mil fusos e mais de 4 mil teares, empregando 12.560 operários. A média mensal de consumo de energia, naquele ano, foi de quase 1 milhão e 733 mil kwh; o consumo de matérias primas se fêz em quase 36.820 toneladas de fibras diversas, sendo de 61 a percentagem de fibras nacionais e de 39 a de juta importada.

Somente de juta nacional, o consumo foi de quase 7.328 t; de caroá, foi além de 6.049 t; de guaxima, quase alcançou 4.354 t; de uacima, quase atingiu 2.169 toneladas. No vasto campo das indústrias têxteis, a de aniagem foi a única a experimentar, durante a guerra, o contrôle do govêrno. Êsse contrôle foi real e efetivo. O preço das mercadorias, fios, telas e sacos, foi tabelado, e essa tabela

Nunca o Brasil tirou de suas minas tanta hulha como nos últimos anos. E seu emprêgo, a princípio tímido, generaliza-se hoje.

obedecida em todo o território nacional. O incentivo à produção de fibras nacionais fêz com que não faltassem sacos ou telas de aniagem no Brasil.

Mas não apenas as questões ligadas à indústria nacional de aniagem e suas fibras foram atendidas pela Coordenação da Mobilização Econômica. Os problemas ligados à exportação de fibras e de capachos, tapêtes e mangueiras foram por ela considerados. À indústria de cordoalhas e barbantes foi dada assistência permanente. E assistência foi dada também aos agricultores que se dedicam à extração de fibras de sisal e formio, de linho e de rami. Ao mesmo tempo, rigoroso contrôle se exerceu em referência aos sacos usados. Em 1944, o número de sacos usados, liberados pela CME, atingiu a cêrca de 140 milhões.

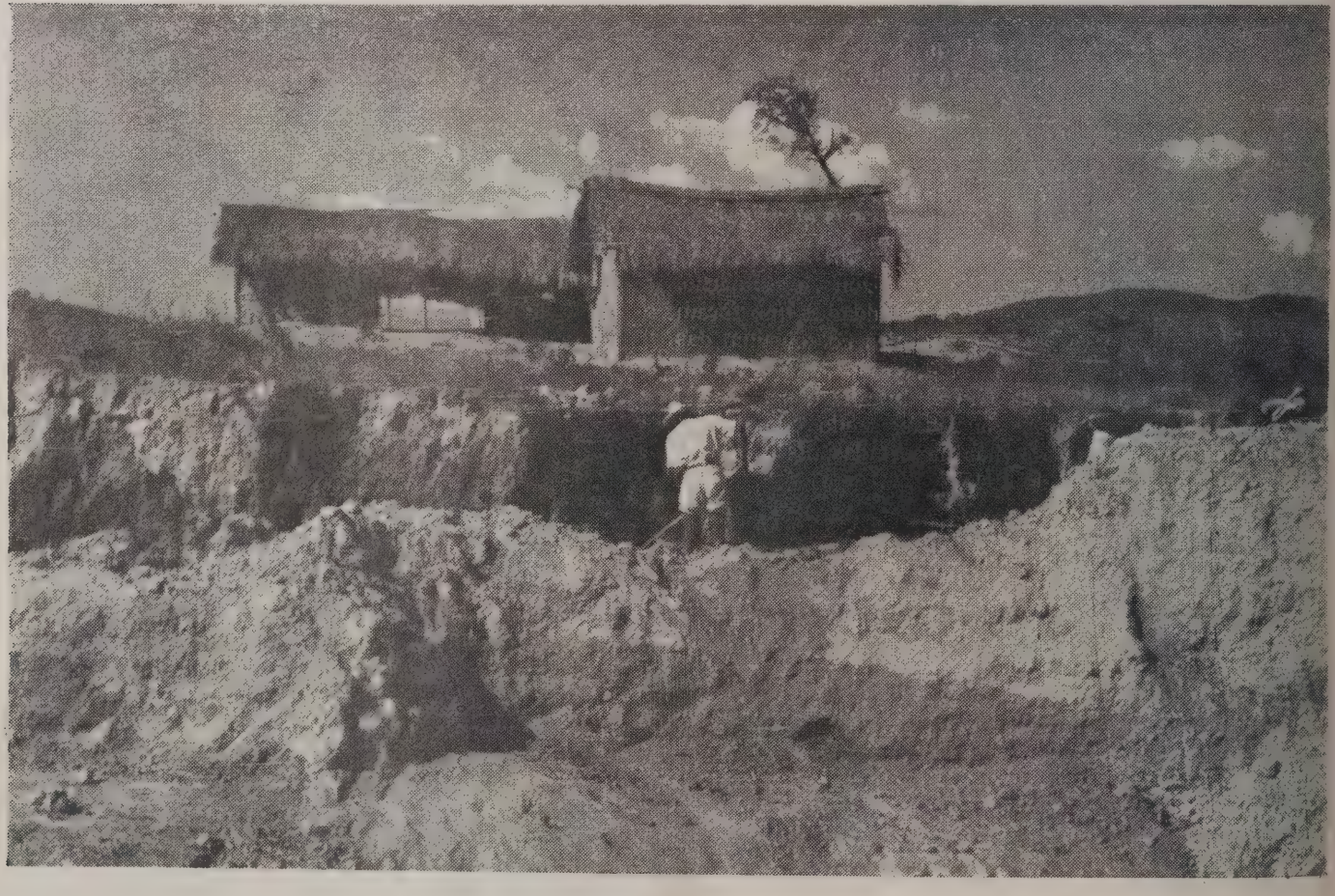
Raiom

Em setembro de 1941, foi proibida a exportação de fio raiom, já então considerado insuficiente para o consumo interno. Dois anos depois, a Coordenação da Mobilização Econômica, atendendo à necessidade de se estabelecer um sistema equitativo de fornecimento de matéria prima às tecelagens, malharias, passamanaria e fábricas de meias do país, chamou a si o encargo de proceder à distribuição do fio raiom em todo o território nacional. O critério de distribuição visou alterar o menos possível a clientela habitual dos produtores de fio, o que é, para êles, de grande importância, considerando-se as relações de ordem comercial existentes entre produtores e consumidores.

O mínimo de 30 quilos mensalmente por máquina de produção foi assegurado às fábricas já instaladas e em funcionamento mas que não estavam sendo diretamente abastecidas pelas fiações, vendo-se assim forçadas a trabalhar "a façon", isto é, a receber fios de terceiros, a êles devolvendo o tecido mediante o recebimento de uma taxa calculada por metro do tecido ou pelo número de batidas do tear. O registro dos consumidores acusou a existência de 582 firmas, que declararam manter em funcinamento 21.319 máquinas de produção, sendo 19 mil teares e 2.319 máquinas de malharia e de meias. A distribuição geográfica das fábricas consumidoras era a seguinte, em 31 de dezembro de 1944:

ESTADOS	Tecelagens	Malharias, passamanarias, fábricas de meias e outras
Distrito Federal	12	24
Pernambuco	1	1
Bahia	—	1
Minas Gerais	2	19
Estado do Rio	13	9
São Paulo	311	163
Paraná	—	2
Santa Catarina	2	11
Rio Grande do Sul	7	4
TOTAL	**348**	**234**

Várias tentativas de mecanização do garimpo foram feitas durante a guerra, quando grande era a necessidade do minério brasileiro. Mas das cidades que surgiram em virtude do cristal nada ficou...



A produção nacional de fio raiom, segundo declarações dos produtores, foi de 8.716 t, em 1944, das quais S. A. I. R. F. Matarazzo participou com 3.946 t, a Cia. Nitroquímica com 2.2642 t, e a Cia. Rhodiaceta com 1.954 t. Parte dessa produção foi beneficiada, somando 1.136 t. O consumo declarado pela indústria nacional consumidora de fio raiom em 1944 foi de 9.459 t, do qual 8.625 t no Estado de São Paulo. Ora, o confronto do consumo declarado com a produção declarada acusa um excesso de consumo de 734 t. Cêrca de 325 t resultaram de diferença de estoques, mas o restante se atribui à precariedade do contrôle da produção, fato êsse que determinou, durante a guerra, vasto mercado negro do fio de raiom.

Mentol

Poucos produtos de nossa exportação tiveram, no período da guerra, tanta expansão como o mentol. No Brasil, o mentol que, até 1941, não figurava sequer em nossas estatísticas oficiais, dada a inexpressiva quantidade de nossa produção, atingiu a um tal desenvolvimento que chegamos a ser, em 1944, o maior exportador mundial. A Coordenação da Mobilização Econômica acompanhou de perto o desenvolvimento da nova indústria, amparando-a sempre que foi preciso. Se, atualmente, o Brasil continua a desfrutar um lugar de destaque no comércio mundial do mentol, à CME deve a próspera indústria uma palma de sua vitória e consolidação.

A lavoura da hortelã-pimenta é a mais nova do Brasil; começou a desenvolver-se em 1937. A produção nacional, até 1941, vinha apenas atendendo ao consumo interno. Mas a entrada dos Estados Unidos na guerra veio quebrar êsse equilíbrio. As tradicionais fontes de abastecimento daquele país estavam no Japão, do qual importava cêrca de 230 t de mentol, anualmente. Irrompida a guerra, os importadores norte-americanos voltaram-se para o Brasil à procura do precioso produto tão útil e necessário à indústria farmacêutica.

Estabeleceu-se, de pronto, a especulação, em tôrno do mentol. O óleo de hortelã-pimenta que até 1942, no mercado interno, jamais obteve cotação superior a 100 cruzeiros por quilo, chegou, em 1944, a ser vendido a 350 cruzeiros o quilo. Vastos contratos foram firmados, envolvendo exportadores, industriais e agricultores. E a elevação continuada dos preços, no mercado internacional, originou a primeira grande crise. Os plantadores da menta exigiram o reajustamento dos têrmos dos contratos firmados com industriais e exportadores. Ao estudar a questão, a CME resolveu pelo cumprimento integral dos contratos.

A resolução foi inspirada em sábia e prudente política administrativa. Na conjuntura em que se encontrava o problema, iminente a rutura dos contratos, uma crise de repercussões imprevisíveis haveria de asfixiar o comércio exportador e sacrificar a indústria nacional do mentol. Em princípios de 1945, contudo, nova crise ganhou corpo. Desta vez o choque se verificou entre exportadores brasileiros e

...senão as profundas escavações, que agora se renovam ante a inesperada procura do material estratégico. A mineração, contudo, alcançou um desenvolvimento que hoje lhe dá menor posição econômica.

importadores norte-americanos, já abastecidos com a produção de outras áreas. Os preços caíram, assustadoramente. E a CME viu-se obrigada a intervir no sentido da fixação de preços de exportação. Esta providência, no entanto, não surtiu o efeito desejado, mas demonstrou o interêsse da CME pelo desenvolvimento da indústria do mentol e da produção de menta no país.

Emetina

O valor real da ipecacuanha, ou ipeca, corre por conta da emetina, específico no combate à desinteria amebiana, doença estropiante e mortífera, que existe sob forma endêmica em quase todos os países do mundo, inclusive no Brasil. Em nosso país, até fins de 1942, constituiu a ipeca interêsse quase exclusivamente como indústria extrativa, pela exportação das raízes como matéria prima para os Estados Unidos e Inglaterra, onde sofria a competente transformação industrial, e, sob a forma de emetina, era distribuída ao mundo, vindo de retôrno ter ao Brasil agravada de muitos ônus.

Foram os Laboratórios Silva Araújo Roussel e a Indústria Brasileira de Farmácia e Biologia os pioneiros dessa industrialização aqui, e, depois de assegurados da possibilidade de concorrerem ao fornecimento de emetina ao mercado mundial, os primeiros pediram ao govêrno, para esta nova indústria, o competente amparo. Começou aí a grande luta dessa indústria especializada brasileira, capaz de transformar uma matéria prima da qual temos praticamente o monopólio, com os centros industriis estrangeiros, que se viram ameaçados de ser desbancados de uma posição que exploravam há longo tempo.

As razões invocadas eram por demais justas para que o govêrno não as considerasse: a indústria brasileira dispunha de instalações apropriadas e de capacidade técnica para a obtenção de emetina pura. Ocorre porém que, sendo a produção anual da ipeca da ordem de 80 t, havíamos assumido o compromisso de vender aos Estados Unidos até 150 t. Se assim o fizéssemos, mataríamos a indústria nacional nascente, por falta de matéria prima. Os acordos de Washington, por outro lado, constituíam compromisso solene, cujo cumprimento se recomendava plenamente.

Nesta altura dos acontecimentos verificou-se a intervenção da Coordenação da Mobilização Econômica. Inicialmente, suas atribuições versaram sôbre a centralização das compras de ipeca nos centros produtores, sôbre o contrôle do trânsito e sôbre a distribuição interna e externa. Representava isto mais um passo no caminho da proteção à indústria nacional de emetina. O passo definitivo foi dado, contudo, em fins de 1944, quando se resolveu que, a partir da safra de 1946, ficaria proibida a exportação de ipeca. Com isto, a indústria nacional de emetina se consolidou inteiramente.

Quartzo

O quartzo, ou cristal de rocha, utilizado hoje numa grande variedade de fins industriais, dos quais avultam pela sua importância a radiotécnica, a ótica e a preparação de utensílios de laboratório, faz parte da maior família mineral conhecida, a da sílica, que apresenta, além do quartzo para uso na indústria, variedades cristalinas semi-preciosas e amorfas. Pelo número de aplicações conhecidas, o cristal de rocha é apenas superado em suas utilizações pelo diamante.

No ano de 1930 houve, no comércio internacional, sensível aumento nos pedidos de osciladores de quartzo para contrôle e para filtro nos circuitos, e já em 1939, somente nos Estados Unidos, cêrca de 50 mil placas osciladoras de cristal de rocha foram manufaturadas, sem nos reportarmos ao número manufaturado na Alemanha e no Japão. Com o advento da guerra mundial os pedidos de placas de quartzo alcançaram números quase fantásticos, que passaram à ordem das dezenas de milhões, sendo que a produção conhecida de 1944 foi de cêrca de 44 milhões de placas.

Ora, o suprimento mundial de quartzo é quase que exclusivamente de origem brasileira. sabendo-se da existência dêle apenas na URSS, na Austrália e em Madagascar. Entende-se, por conseguinte, a súbita corrida que se estabeleceu na direção dos garimpos do Brasil. A exportação nacional de quartzo havia sido, em 1937, de pouco mais de 200 toneladas; em 1943, alcançou mais de 2.100. O preço médio do quilograma de cristal de rocha era de 5 cruzeiros, em 1937; em 1944, chegou a 246 cruzeiros.

A intervenção da Coordenação da Mobilização Econômica no comércio do quartzo se fêz no sentido de controlá-lo e de conseguir melhores preços de venda. Esta intervenção se verificou em novembro de 1942, e visava, inicialmente, descongestionar os estoques de quartzo acumulados no pôrto do Rio de Janeiro. A partir daí, contudo, o contrôle se foi ampliando, por meio de classificação do produto e do seu tabelamento, respeitados embora os compromissos assumidos pelo Brasil com os Estados Unidos, no interêsse comum da guerra.

Por outro lado, procurou a CME estimular as fontes de produção, e lhes assegurar um sistema de trabalho que permitisse o desenvolvimento e o aprimoramento dos processos de garimpagem. Durante todo o período da guerra, o contrôle mais rigoroso se exerceu sôbre os estoques, com a obrigatoriedade das declarações de compradores e exportadores.

Álcalis

A interferência da Coordenação da Mobilização Econômica no comércio de álcalis se verificou com o propósito de possibilitar a distribuição regular do produto por tôdas as indústrias consumidoras. Especialmente nos períodos de maior escassez de soda cáustica, de barrilha e de bicarbonato de sódio, êsse contrôle assegurou o funcionamento satisfatório das fábricas. Em fins de 1943 estavam registrados na CME 1.250 estabelecimentos industriais consumidores de soda cáustica, 985 de barrilha e 229 de bicarbonato de sódio.

De abril a dezembro de 1943, foram distribuídas pela CME, de forma equitativa, 5.790 t de soda cáustica, 37.569 t de barrilha e 2.482 t de bicarbonato de sódio. Essa distribuição foi presidida por diversos critérios, de acôrdo com as contingências do momento. Inicialmente foram atribuídas cotas aos consumidores devidamente registrados. Essas cotas, representativas do consumo médio mensal, foram estabelecidas para cada fábrica com os elementos estatísticos colhidos e completados com inspeções periodicamente feitas.

Dada a escassez daqueles produtos, o racionamento restringiu-se, nos primeiros meses de interferência, às mí-

nimas quantidades necessárias para impedir a paralisação das indústrias, levando-se em conta os estoques existentes e as disponibilidades da importação. Com o aumento do volume importado, o contrôle da distribuição tomou caráter menos rígido. Então, as cotas foram majoradas. Ao se verificar a existência de vultosos estoques, era permitida a venda livre a todos os fregueses habituais e aos revendedores de tradição no comércio dêsses artigos.

Foi feito, então, o registro dêsses compradores, os quais estavam obrigados à prestação de contas, mensalmente. Em resumo, a distribuição de álcalis se verificou obedecendo aos seguintes critérios: a) para consumo, referente às distribuições feitas segundo listas discriminatórias organizadas pela CME com base no consumo médio das fábricas; b) para consumo próprio, abrangendo as partidas importadas pelos próprios consumidores e a êles mesmos liberadas; c) para venda livre, pelos próprios consignatários das importações, a seus fregueses habituais, mediante prestação mensal de contas; e d) para revendedores, incluindo as distribuições autorizadas e revendedores registrados, também sujeitos a prestação de contas. Essas providências foram de molde a propiciar o funcionamento ininterrupto, durante todo o período agudo da guerra, das indústrias consumidoras de soda cáustica, de barrilha e de bicarbonato de sódio.

Carvão Mineral

Um dos mais sérios problemas do Brasil é o dos combustíveis. A verdade manda reconhecer que, entre nós, a produção de calor e de energia se baseia, principalmente no uso de lenha e carvão de madeira nacionais e de combustíveis importados. O uso intensivo dos primeiros, sem ser seguido por um serviço eficiente de reflorestamento, tem causado crescimento constante de seus custos e acarretará, no futuro, pesados ônus em trabalhos de restauração de solos devastados pela erosão. Por outro lado, basear a economia brasileira em combustíveis importados é mantê-la permanentemente sob a ameaça de graves colapsos como o ocorrido na última grande guerra.

Justamente os desajustamentos provocados pela última grande guerra obrigaram o govêrno a intervir no mercado do carvão, com o objetivo de garantir o fornecimento dêsse combustível a emprêsas de serviço público. A primeira providência nesse sentido visou o estabelecimento de uma quota racionada, a preços determinados, de 75 por cento do carvão entregue, constituindo os restantes 25 por cento uma quota livremente negociável. Com a entrada do Brasil no conflito, tornou-se mais completa a intervenção do govêrno, exigindo-se então que todo o carvão extraído no país fôsse distribuído por intermédio da Comissão de Marinha Mercante.

Há quem atribua a queda da produção de carvão em 1944 à extinção da quota livre. Parece, contudo, que a extinção dessa quota não teve nenhum efeito sôbre a produção carbonífera, pois que substancial aumento se verificou em 1943, sob o regime em fôco. A queda da produção de 1944 foi devida principalmente à falta de transporte marítimo e a certas medidas decorrentes de leis trabalhistas. A falta de transporte marítimo decorreu da perda de inúmeros navios torpedeados pelos nazistas. Ocorre que, justamente nessa época de queda de produção, os trabalhos de instalação de Volta Redonda já estavam adiantados, sendo indispensável regularizar os fornecimentos de carvão àquela siderúrgica.

Em consequência, a Coordenação da Mobilização Econômica foi chamada a interferir no mercado de carvão, no sentido de discipliná-lo. Ficou a CME, inicialmente, encarregada da distribuição de todo o carvão extraído em território nacional, cabendo-lhe fazer cumprir a determinação pela qual se reservava todo o carvão mineral catarinense ao suprimento daquela usina. Uma das tarefas mais salientes da CME, em relação ao problema da distribuição de carvão, consistiu no estabelecimento de uma escala de prioridades, tendo em vista o atendimento das atividades mais necessárias ao país.

Óleo Combustível

A Coordenação da Mobilização Econômica interveio no mercado de óleos combustíveis justamente no momento mais crítico do abastecimento dêsses produtos importados. Encontrava-se a indústria ante um programa de aumento crescente de produção, a fim de suprir, com os seus próprios meios de trabalho, a carência de importação de produtos manufaturados acarretada pelo esfôrço de guerra da indústria de outros países. A fim de possibilitar a efetivação do aumento da produção era claro que novas fontes de combustíveis deveriam ser encontradas, e como não era viável nenhuma outra fonte estranha de abastecimento, as atenções haveriam de se voltar para as nossas próprias possibilidades.

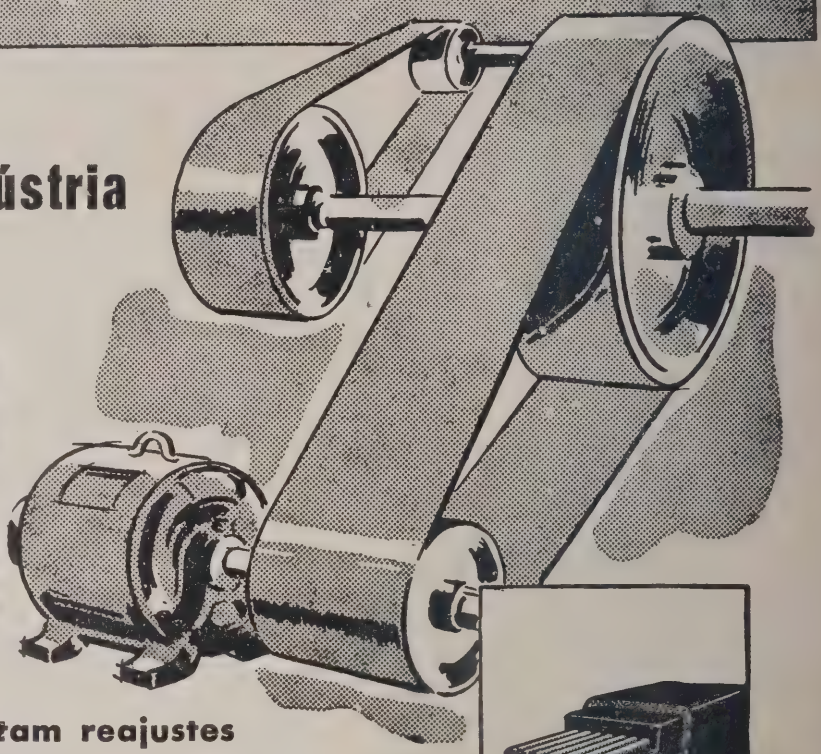
Outro fator que muito contribuiu para tornar mais crítica a situação, no momento em que caíram bruscamente as importações de combustíveis e por tôda a duração da guerra, foi a absoluta falta de estoques de qualquer combustível, em todo o Brasil. Essa ausência de reservas se fêz sentir durante tôda a guerra; e a necessidade de guardar veio mostrar que o país não possuía a menor capacidade de estocagem de combustível. Tudo isso obrigou a CME a examinar, em primeira plana, o problema da lenha, já que o do carvão se apresentava de solução demorada.

Ao lado da lenha, ocupou lugar preponderante o carvão de lenha e a torta de caroço de algodão, bem como alguns combustíveis de valor pequeno, como os resíduos vegetais. A substituição do óleo combustível pelos combustíveis aqui referidos envolvia problemas técnicos de vária natureza, a começar pela instalação industrial adequada para funcionar com êsses produtos, isto sem falar naquele ligado ao abastecimento industrial que permitisse às fábricas produzir em escala ascendente.

A CME reservou o óleo combustível que ia sendo importado para as indústrias cuja dificuldade técnica de conversão fôsse maior, excluindo da distribuição as indústrias consumidoras de combustível para produção de vapor, entendendo-as mais fáceis de ser adaptadas ao uso de qualquer tipo de combustível. Essa exclusão permitiu o funcionamento regular do parque fabril, ao tempo em que a própria CME auxiliava a indústria no trabalho de conversão, indicando os tipos de instalação mais adaptados a cada caso particular.

GASTE MENOS com CORREIAS

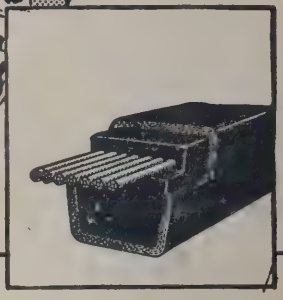
equipando sua indústria com CORREIAS GOODYEAR



DISTENSÃO MÍNIMA - evitam reajustes

NÃO DESLIZAM - aproveitam totalmente a fôrça dos motores

● As Correias Industriais Goodyear duram mais e proporcionam desempenho mais eficiente porque foram planejadas e construídas, ponto por ponto, em tipos especificamente diferentes, para atender naturezas diferentes de cada trabalho. Por isto, seja qual fôr o problema de transmissão de fôrça, há sempre, na ampla linha de correias Goodyear — planas ou em "V" — o tipo que se adapta perfeitamente às condições do seu trabalho.



CORREIAS GOODYEAR "MULTI-V"

As correias Goodyear "Multi-V" são construídas com cordonéis contínuos e pré-distendidos, oferecendo o máximo de resistência e durabilidade.

GOODYEAR
INDÚSTRIA BRASILEIRA

ADOTE TAMBÉM MANGUEIRAS INDUSTRIAIS GOODYEAR!

— Um tipo de mangueira para cada fim: jardim, água, vapor, ar comprimido, solda autógena, lavagem de carros. Sucção de água e óleos, vinho e cerveja.

McCann

1º para ENTREGAS RÁPIDAS!

De porta a porta, com eficiência e economia! CHEVROLET apresenta uma ampla linha de furgões e expressos comerciais, com tipos que se adaptam perfeitamente ao seu ramo de negócios, para eliminar o problema de entregas! E como sempre, CHEVROLET oferece em todos os modelos as características que o consagraram como líder dos aperfeiçoamentos mecânicos. CHEVROLET é o caminhão que mais se vende – no Brasil e em todo o mundo!

Chevrolet

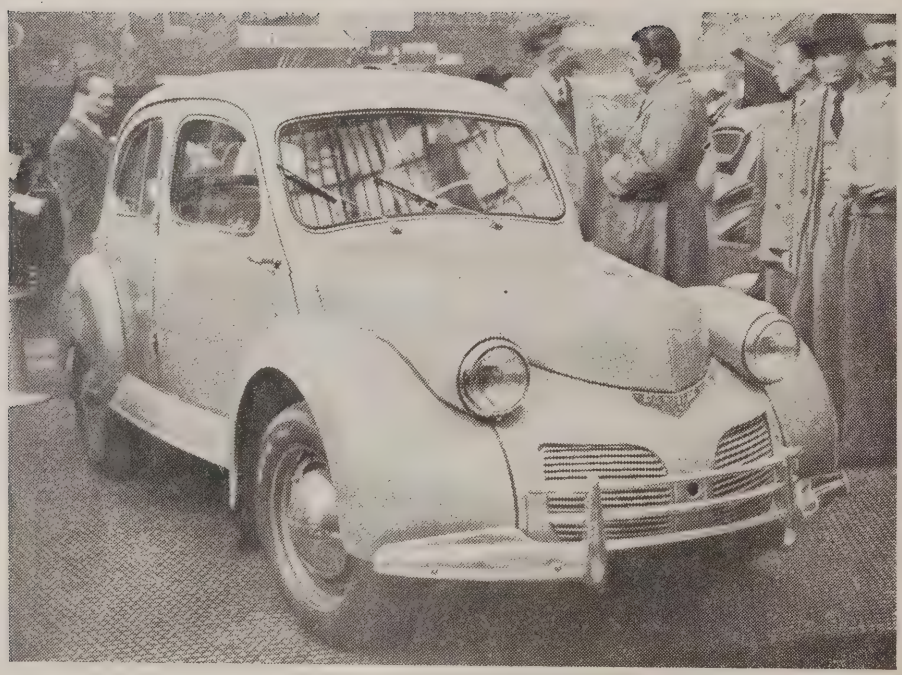
PRODUTO DA GENERAL MOTORS

PARA VENDAS E SERVIÇO PROCURE OS CONCESSIONÁRIOS AUTORIZADOS DA **GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.**

"L'Auto" na Economia Francesa

O Plano Quinquenal do Automóvel

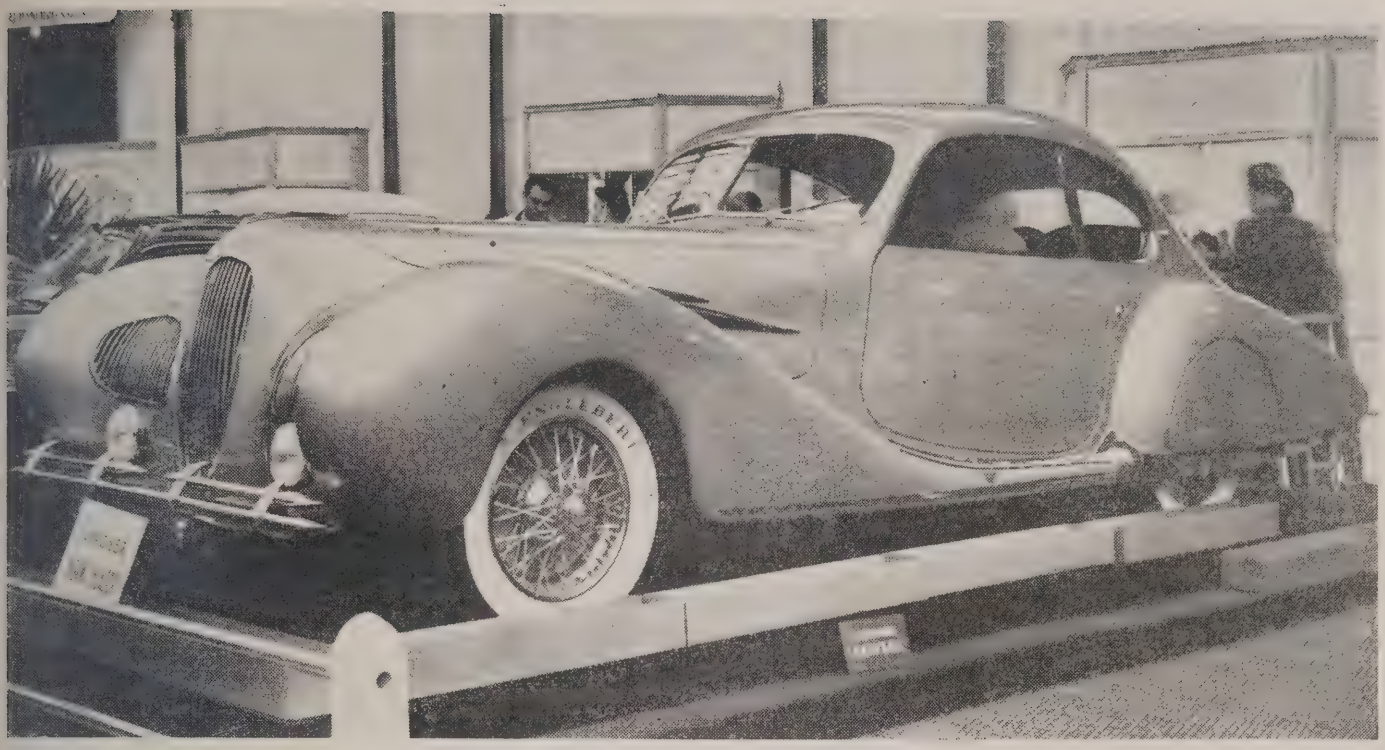
Vasconcelos



Dois tipos de carro de baixo custo, dos apresentados na exposição de Paris. A imprensa da capital francesa deu, ao "salão", desusada importância, o que se justifica considerando que a indústria automobilística é daquelas que mais participa no comércio internacional do país amigo.

Depois da guerra os automóveis europeus invadiram o mercado brasileiro. Mesclado com os carros norte-americanos de grande porte, alinham-se hoje, nas filas de estacionamento, os pequenos veículos inglêses, franceses, italianos, suecos, tchecos. Com a grande maioria dos autos econômicos, construídos tendo em vista o problema do combustível, surgem alguns de grande porte, de luxo. O recente salão do automóvel, realizado em Paris, foi um fato de sensação. Luís de Vasconcelos, jornalista brasileiro realizando estudos na França, escreveu para O OBSERVADOR a interessante reportagem que ocupa estas páginas. Aí está feito um balanço de todo o desenvolvimento da indústria automobilística francesa, antes, durante e depois da guerra. As ilustrações, fotografias de alguns dos modelos expostos em Paris, nos foram cedidas pelo Serviço de Imprensa da Embaixada da França no Rio de Janeiro.

Tempo de leitura: 45 minutos



Mas nem só automóveis baratos e de pequeno consumo são produzidos pelas fábricas francesas. Aqui estão dois veículos de grande porte e de linhas tipicamente européias. O presidente Vincent Auriol prestigiou o certame com sua visita.

O AUTOMÓVEL recebeu da ciência francesa o impulso forte que o trouxe do campo remoto das curiosidades sem aplicação prática à usina de produção para o grande mercado.

As experiências de Pascal com os barômetros estão no princípio da concepção do motor de explosão, que no século XVII começou a trilhar o caminho que o levaria a superar a primitiva utilização do vácuo produzido num cilindro após a explosão de produtos combustíveis para chegar ao processo hoje utilizado da compressão direta dos gases.

Neste como em outros ramos do conhecimento, os franceses se orgulham, muito justamente, dos seus compatriotas de tempos idos, alguns dos quais verdadeiros franco-atiradores da ciência, que, adiantando-se à época em que viviam, deixaram o nome ligado a descobertas audaciosas. Citemos o

Abade Hautefeuille (1678), Huygens (1680) e Papin (1688), os homens das máquinas térmicas baseadas nos princípios de Pascal. Citemos também o pioneiro dos motores a gás, Engenheiro Philippe le Bon (1801).

Sessenta anos mais tarde, servindo-se do desenvolvimento alcançado, graças principalmente aos inglêses Brown e Drake, o primeiro motor a gás realmente industrial é fabricado por Lenoir. Um outro engenheiro, estudando as causas que determinavam o pequeno rendimento do motor de Lenoir, aplicou-se aos fenômenos de compressão o que o levou a descrever, num "brevet" histórico, o ciclo a quatro tempos segundo o qual funcionam os motores atuais. Chamava-se Beau de Rochas.

Ainda Lenoir, em 1865, pôs prematuramente em circulação a primeira viatura a essência, uma máquina pesada, incômoda, difícil de manobrar. O sistema de transmissão desencorajava novas tentativas terrestres e os navios continuaram sendo os melhores e os mais práticos bancos de ensaio de novos aperfeiçoamentos.

Contudo, os problemas colocados pela transmissão da energia e pelo chassis eram estudados paralelamente por um outro grupo que na França começa talvez com um famoso Cugnot (1769), autor do primeiro ensaio de motorização do exército, consegue em 1828, com Pequer, o emprêgo do diferencial, a transmissão em cadeia e a direção dos tambores num sistema de eixos, para inaugurar em 1878 a primeira suspensão em rodas independentes, dêvida a Amédée Ballée.

Coroando os esforços de todos êstes homens e de seus colegas estrangeiros, cinco anos decorridos sôbre a complicada maquineta de Nellée o motor adaptara-se à viatura com prometedores sucessos, pela engenhosidade de Malandrin e Debouteville. O fundamental repousava agora numa base sólida e podia dizer-se que o automóvel acabaria por conquistar os transportes terrestres. Nada faltava ao triunfo. Havia uma base de produção, havia bons técnicos e os capitais acumulados durante o período áureo do capitalismo aguardavam apenas a menor oportunidade de serem empregados em novas emprêsas.

Em 1891, *Peugeot, Panhard* e *Levassor* produziam os primeiros veículos comercializáveis.

A CRISE DE 1929-1932

Nos primeiros anos de produção, a indústria automobilística francesa manteve uma constante expansão, impondo-se nos mercados internos e externos pela excelência da qualidade. O esporte, auxiliar valioso de propaganda, passou a ser explorado atentivamente em competições automobilísticas patrocinadas direta ou indiretamente pelos fabricantes.

Paris-Rouen abre a era das corridas de automóveis, em 1894, com possantes bólidos de... 20 quilômetros à hora. Em corridas posteriores, Paris-Berlim (1901), Paris-Viena (1902) e a Copa Gordon Bennett (1904-905), as marcas francesas consagram-se de tal maneira que as encomendas chovem de todos os pontos do globo.

Porém, o extraordinário desenvolvimento da produção americana deixava já antever uma concorrência que seria quase impossível bater, dado o baixo custo das matérias primas e o elevado poder de compra do mercado interno, ótimo para um "dumping" sempre que fôsse necessário. E' interessante acompanhar o progresso simultâneo das duas indústrias:

	1900	1905	1910	1913
França..	2.000	14.000	38 000	45.000
EE.UU.	5.000	25.000	187.000	485.000

Sobrevém a guerra de 1914 e desde os primeiros meses de combate as usinas de automóveis são transformadas de modo a servir à produção de armamentos, chegando algumas delas a suspender por completo a fabricação de veículos. No penúltimo ano de guerra, quando se impunha a todo o custo reduzir as teimosas trincheiras alemãs do Marne, a Renault recebeu do exército o encargo de produzir e aperfeiçoar um modêlo de carros de assalto.

Acabados os duros combates que tantos danos haviam causado à economia francesa, endividando-a para muitos anos, o Armistício permitiu à indústria automobilística reagir contra a concorrência esmagadora de sua congênere americana cuja produção se elevava já à ordem de 2.000.000 de unidades anuais, sob o incentivo das cadeias de montagem em série introduzidas por Ford.

Porém, desorganizada pelo esfôrço de guerra a que acrescentaremos as dificuldades de financiamento então existentes, só em 1921 tem verdadeiro início a fabricação em série nas usinas francesas. Foi *André Citroen* o primeiro produtor a adaptar-se às novas condições.

A introdução do sistema americano operou profunda alteração no comércio mundial. *Ford* indicara uma rota diferente e com ela a excelência da mão-de-obra, que até à data garantira a superioridade dos franceses, cedia terreno aos grandes "ateliers" de estudo de modelos, ao emprêgo generalizado das máquinas-ferramentas, a uma divisão e uma organização de trabalho levadas ao extremo, a uma redução de tipos de veículos produzidos.

Não foi sem custo que a França aceitou a produção em série. Certas características do período anterior nunca as haveria de perder, daí resultando uma evidente inferioridade.

Contudo, o esfôrço que fazia para se manter no segundo lugar do mundo produtor de automóveis foi grande e ao cabo de uma dezena de anos, trabalhando a pleno rendimento em usinas equipadas como novas em 1921, atinge, com 254.000 unidades produzidas durante o ano de 1929, um máximo que só o plano quinquenal aprovado depois da Libertação permitirá ultrapassar.

A fim de apreciarmos devidamente o significado dessa cifra, anotemos que em 1921 saíam das usinas somente 55.000 veículos e em 1924, 145.000.

O ano de 1929 marca pois o apogeu. A partir daí as dificuldades de tôda a espécie originadas pela crise impõem um entrave à indústria francesa que não soube posteriormente recuperar o atraso sofrido.

Nos três anos seguintes registraram-se várias falências, notando-se concomitantemente um refôrço do processo de concentração de capital que se vinha necessariamente acentuando desde o comêço do século.

Tudo somado, podemos afirmar que a crise 1929-1932 assestou um golpe superior à resistência dos produtores do automóvel francês. Haja em vista que depois de passada a vaga nunca mais lhe foi possível retomar a posição invejável de que dispunham. Como é óbvio, os outros países também se ressentiram. Todavia, a má política de convalescença dos franceses impediu uma saída satisfatória, contra o que vemos nos restantes países produtores que, a começar na Inglaterra,

trilhavam uma nova senda a partir de 1933.

	1929	1932	1933
França.....	253.000	163.000	189.000
Inglaterra..	238.000	237.000	285.000
Alemanha..	127.000	48.000	105.000
Itália.....	54.000	29.000	42.000
EE.UU....	5.620.000	1.431.000	1.885.000

Até o desencadeamento da crise as exportações desenvolviam-se prosperamente. Mas os anos seguintes mostraram uma concorrência internacional feroz e a indústria francesa, de preços de venda mais elevados, perdeu o ascendente que possuía em alguns mercados, não obstante o aprêço em que eram tidas a qualidade e a resistência de seus motores. Mesmo no mercado interior, a concorrência estrangeira se exercia em boas condições. Para o garantir até nossos dias tornou-se necessária uma proteção alfandegária estatuindo pesados direitos de entrada.

Contida a ameaça aquém fronteiras, a rivalidade entre as várias companhias nacionais não deixou por êsse motivo de revestir por vêzes um aspecto negativo, tanto mais prejudicial sempre que se manifestava nos próprios mercados franceses metropolitanos ou coloniais.

Até a última guerra, a indústria dêste país, que a justo título se considera o berço da construção automobilística, conservou-se num marasmo que a ocupação alemã agravou muitíssimo. Contra o marasmo lutam os homens do novo plano quinquenal.

DEPOIS DA CRISE, O MARASMO

São várias as causas desta lamentável situação. Não parece contudo que as iremos encontrar nem nos preços, nem na qualidade.

Com efeito, tudo leva a crer que os produtores não menosprezaram o aperfeiçoamento de seus modelos, criando viaturas de ótimo rendimento, onde entravam em função novos tipos de carrosseria, uma melhor escôlha de materiais e uma disposição excelente dos trens de rodagem.

Os novos modelos construídos em série encontravam bom acolhimento por parte dos compradores que acima da cilindragem e de um acabamento mais perfeito preferiam a economia no preço.

Durante a crise, os preços haviam baixado um pouco. Tendo em vista a subsequente desvalorização da moeda constatamos também que o aumento que se verificou nessa altura foi nitidamente inferior ao elevamento do índice geral do custo da vida.

Quanto à qualidade notemos ainda que embora as tarifas aduaneiras francesas, com seus 45 por cento do preço CIF sôbre as importações de viaturas estrangeiras fôssem inferiores às tarifas em vigor na Inglaterra, na Alemanha e na Itália, a venda de marcas estrangeiras não deslocava a produção nacional. De igual modo, os modelos produzidos em França com licença estrangeira, ou seja os automóveis Matford, Lancia e Simca-Fiat, que nos dois primeiros casos se serviam de uma grande parte de peças importadas, não atingia mais que 12 por cento do total produzido. Observemos que nenhum truste estrangeiro pudera controlar inteiramente uma emprêsa nacional, como sucedeu, por exemplo, com a *Opel* dos alemães, onde dominava soberanamente a *General Motors*.

Portanto, teremos de estudar os motivos noutra ordem de fatôres.

Em primeiro lugar, a mesquinhês que assinala aqui e acolá os empreendimentos do capitalismo francês manifestava-se também na incapacidade de colocar-se ao alcance de camadas mais extensas da população, por intermédio de um tipo de carro verdadeiramente popular que possibilitasse um abaixamento maciço dos preços. Verificava-se que a circulação rodoviária estava chegando à saturação sem que os produtores fizessem um grande esfôrço no sentido de democratizar as vendas, parecendo contentar-se com uma categoria restrita de clientes.

Por sua parte, o Estado não compreendeu também o papel que lhe competia. Ao invés de procurar o melhoramento dos impostos no aumento da quantidade do material criculante, resolvia pelo lado fácil da majoração contínua.

Desde o dia em que o mercado acusou sinais de saturação impunha-se atenuar as despesas de exploração a fim de encorajar novos empreendimentos dos fabricantes e utilizadores. Todavia, o Estado ainda elevou os impostos e as restrições, trazendo em resultado que em nenhum outro país (segundo as estatísticas de uma recente publicação oficial) as taxas de impôsto sôbre o automóvel eram tão excessivas. Nem em parte alguma a essência e o óleo haviam sido atingidos de uma maneira tão brusca.

Um exemplo frisante desta má política reside na majoração progressiva do impôsto sôbre o gasóleo logo que ficou assegurado o desenvolvimento do motor Diesel. Entre 1933 e 1939, o impôsto subiu de 0,03 frs. por litro a 1,57 frs.

AS CAUSAS DO MARASMO

Mas comparando as responsabilidades, os produtores não se isentam da maior culpa, pois se faziam o possível por melhorar o rendimento no interior de cada usina não acompanhavam os seus esforços de uma coordenação que a fraqueza dos mercados exigia. O individualismo campeava em prol da concorrência, sempre mais áspera, cada vez mais renitente.

Algumas medidas de integração industrial praticadas pelos grandes produtores tinham obtido um resultado inverso do que se propunham conseguir. Mesmo o desejo manifestado pelo comércio do automóvel visando remediar os males da concorrência através de um acôrdo entre os produtores não foi considerado por êstes, a despeito de longos debates que duraram anos. Na sua maioria, os industriais temiam as consequências do saneamento do mercado, embora nos custe a compreender por quê.

Resumindo a situação, podemos enumerar as seguintes causas do estado a que chegara a indústria automobilística francesa:

1.ª — Os 22 construtores de viaturas de turismo e os 23 construtores de veículos utilitários produziam 169 tipos diferentes de modelos (96 para os veículos utilitários e 73 para os de turismo), ou seja 1.400 veículos em média por tipo e por ano.

Por fabricante, a média de tipos elevava-se a 4,2, um exagêro sem comparação nos Estados Unidos, onde a média era de 2,2, nem na Inglaterra (3,2), na Alemanha (2,6) e na Itália (3,7).

Apenas 9 séries de veículos de turismo eram produzidas com real importância no ano de 1939, com *Peugeot, Renault* e *Citroen* mantendo entre 190 e 48 carros por dia e por tipo, e um pequeno grupo, com *Simca* à frente, entre 46 e 2,8 por dia de trabalho. Nos veículos utilitários sucedia a mesma coisa.

2.ª — Esta dispersão excessiva da fabricação exercia uma influência deprimente sôbre os preços líquidos.

O equipamento não era renovado à cadência necessária. Muitas vêzes, na pressa de produzir um novo modêlo

ou de modificar um antigo, a fabricação era lançada antes que os protótipos pudessem ser objetivamente ensaiados e a retificação dos erros iniciais acabava sendo efetuada pela própria clientela, elevando assim o preço líquido, tanto do construtor que tinha a obrigação de facilitar a troca das peças defeituosas, como do utilizante.

A concorrência impedia os construtores de resistir ao desejo da clientela das viaturas particulares de entrar em possessão logo após o Salon do novo modêlo que lhe fôra apresentado. Era preciso portanto produzir o maior número possível de viatura durante o inverno e a primavera (o Salon ocorre em geral no outono), prestes a retardar depois a fabricação nas proporções consideradas, a partir do mês de junho até que os novos modelos pudessem dar entrada nas cadeias de montagem. Esta irregularidade do volume diário das séries produzidas agravava ainda os preços líquidos e acarretava, no respeitante à estabilidade da mão-de-obra consequências lamentáveis.

3.ª — A falta de unidade entre os produtores, quanto a normalização dimensional das peças e as modificações contínuas dos modelos, cujo aprovisionamento em peças de troca devia ser mantido durante numerosos anos, tanto mais que os veículos eram conservados em uso além do tempo normal, exigia uma variedade inconcebível de fabricação para as diferentes categorias de peças. Resultava daí que não só os construtores de automóveis como a indústria de acessórios e de peças anexas, estavam aquém de poder realizar as séries de peças compatíveis com uma redução do preço líquido.

A política de integração que haviam praticado alguns construtores, consequência de seu espírito individualista, contribuíra para agravar a situação, diminuindo o volume dos negócios, e, por consequência, as possibilidades de melhoramento técnico das indústrias anexas, privando ao mesmo tempo os construtores do progresso que seus "ateliers" de estudo sobrecarregados de missões principais estavam em mau estado para conceber os planos de fabricações adventícias.

4.ª — Salvo uma exceção, nenhum acôrdo entre os construtores se pudera realizar de modo a permitir à indústria siderúrgica que estudasse a fundo o problema das necessidades de matérias primas da indústria automobilística e de realizar em seu favor uma produção exatamente apropriada à sua utilização, o que viria a afetar também os preços líquidos e o melhoramento qualitativo.

5.ª — A redução das margens de lucro entrava o desenvolvimento dos "ateliers" de estudo, dos laboratórios apropriados às necessidades da indústria automobilística. Mesmo nas usinas de alguns grandes construtores, que dispunham de serviços centrais importantes, a eficácia era em parte atenuada pela excessiva pressa na saída de novos modelos o que impedia de estudar durante o tempo que fôsse preciso as novas fabricações.

Em conclusão, muitos construtores, muitos modelos, muitas séries em geral de importância medíocre, uma fabricação dificultada, um equipamento velho, falta de normalização nas matérias primas ou das peças, um estudo científico insuficiente.

Se a indústria automobilística francesa não soube remediar as causas internas de sua relativa decadência, não devemos por isso deixar de reconhecer com equidade, como aliás já o dissemos, que cada usina lutava com a maior energia e sem perder a confiança, contra as dificuldades que lhe eram próprias. Existia portanto aí um capital intato de boas vontades cuja eficácia não era aproveitada como devia ser, visto que a limitavam ao campo exclusivo dos muros da usina.

SITUAÇÃO DA INDÚSTRIA EM 1938

Atrás nos referimos ao marasmo em que se encontrava a produção. Necessitamos agora de avaliar o lugar que ela ocupava no mundo, antes de analisarmos a situação atual de relance e o plano quinquenal que se destina a colocá-la num nível mais próspero, tendo em consideração a necessidade de reequipar todo o parque automóvel desgastado pela ocupação nazi.

Passado o período de crise, o ano de 1938 é o que mais próximo está daquilo que chamamos um ano de produção normal, tanto mais que no inverno 1936-1937 registrou-se um afluxo maciço de encomendas, após a baixa do valor da moeda, ocorrida em 1936. Realcemos, contudo, que o estimulante desejado através desta medida financeira não trouxe os resultados que a princípio se supunha.

Em face do aumento das encomendas, as usinas retomaram o pleno rendimento. Não obstante, 1937 ainda foi fraco e só no ano seguinte a produção dá um apreciável salto, passando de 204.000 a 224.000 unidades.

Constata-se que o aumento da produção de 1938 foi realizado à custa dos veículos de turismo que preencheram a quase totalidade do acréscimo. Isto porque a baixa do período de crise atingira mais fortemente os veículos utilitários, contribuindo as despesas fiscais e o regime de coordenação estatal vigentes para os sobrecarregarem, entravando o seu desenvolvimento normal.

Por tais motivos, a produção de caminhões permanece entre 1934 e 1938 na casa dos 25.000 enquanto a saída das viaturas de turismo progride de 157.000 em 1934, a 199.000 em 1938.

Com o total de 224.000 unidades a indústria francesa perdera o 2.º lugar que ocupava em 1929. Cabia-lhe agora, em 1938, o 4.º lugar, depois dos Estados Unidos, da Inglaterra e da Alemanha. Note-se que não consideramos a produção de caminhões separadamente, pois neste pormenor a URSS passava-lhe adiante, logo depois dos Estados Unidos com 178.000 unidades.

Como vemos, passava-se inversamente na França o que sucedia nos países produtores vizinhos. Nestes, a produção aumentara ao dôbro, é o caso da Inglaterra, ou ao sextuplo, como na Alemanha, enquanto a produção francesa descia em oito anos a 80 por cento da capacidade total.

Voltando a examinar as médias de produção mensal só podemos constatar a sua fraqueza, em relação ao estrangeiro, muito particularmente se atentarmos no exemplo norte-americano, quanto mais não seja com a idéia de estabelecer um paralelo em função radamente, pois neste pormenor a indústria automobilística atingiu até agora.

Assim, para somente mencionar dois produtores "ianques", a *General Motors* com sua média mensal de 96.000 veículos em 1939, e a *Ford* com 46 mil, as cifras a atribuir aos três grandes manufatureiros franceses parecem irrisórias. *Citroen* à frente com 6.500, seguido de *Renault* 5.600 e *Peugeot* com 5.000. No total, a produção americana era cêrca de 25 vêzes superior, estando os principais industriais agrupados em consórcios dos quais somente três concorriam com mais de 90 por cento do número total de veículos construídos no país.

Aos trinta construtores americanos existentes nessa época, os franceses opunham quarenta e uma firmas podendo nós daqui deduzir a influência desfavorável que exercia a fragmen-

tação. Nos Estados Unidos a concentração capitalista marchava muito mais rapidamente que em França, se bem que neste país ela tivesse reduzido o número de produtores consideravelmente, porquanto em 1921 havia nada menos de 150 firmas reconhecidas.

Embora no terreno internacional tenhamos visto a sua fraqueza, a indústria do automóvel ocupava um lugar apreciável na economia nacional, lugar de primeira ordem aliás.

No ano que estamos utilizando como referência, 1938, ela empregava direta ou indiretamente 286.000 pessoas, sendo que 231.000 trabalhavam para o automóvel propriamente dito, 27.000 para a fabricação de peças anexas e 28 mil nas carrosserias.

No ano comercial 1938-39, foram consumidas por esta indústria 700.000 toneladas de matérias primas, das quais 400.000 na fabricação propriamente dita de veículos.

O volume dos negócios correspondente ao mesmo período foi de 27 bilhões de francos, divididos do seguinte modo: 8 bilhões na construção de veículos, três bilhões na fabricação de anexos, 15,5 bilhões no comércio e nas reparações e meio bilhão nas carrosserias.

Acrescentemos ainda que por sua parte o comércio exterior do automóvel sofrera, em 1938, uma regressão semelhante à que constatamos na fabricação. Nesse ano apenas 24.000 veículos foram exportados, contra 69 mil em 1929. A importação subiu a 2.200 unidades recebidas principalmente dos Estados Unidos. Todavia, o saldo comercial total era beneficiário e atingiu 750.000.000 francos em 1938.

A ÚLTIMA GUERRA

A guerra e os estragos consecutivos causados pelo inimigo, que além do mais não deixou a França sem efetuar uma pilhagem em regra, resultaram numa perda avaliada, em fins de 1944, à ordem de grandeza de 5 bilhões de francos.

No decurso do primeiro ano de guerra, um único construtor foi seriamente sinistrado pelos bombardeamentos da aviação alemã que precederam a ocupação de Paris. Referimo-nos a *Citroën*. Porém, as destruições não haviam atingido nenhuma parte vital da grande usina e a produção quase nem foi afetada.

Em 1942, duas usinas importantes, *Renault* e *Matford*, serviram de alvo aos aviões da RAF sendo bombardeadas durante várias horas. Só depois da Libertação estas usinas voltaram a um regime normal de produção.

Em 1944, *Berliet* foi por sua vez bombardeada ficando as forjas e as oficinas de fundição bastante danificadas. Dificultada a reconstrução pela falta de matérias primas do após-guerra, os trabalhos logo principiados prolongaram-se até há poucos meses.

Mas não é tudo. Assim, a Sociedade *Pengeot* encontrou-se após a retirada dos alemães numa situação difícil pelo fato do ocupante ter levado consigo um grande número de máquinas. Graças à iniciativa da direção desta usina, foi possível localizar algumas delas, que voltaram a ocupar os seus lugares, o que permitiu portanto uma normalização da produção mais rápida do que se supunha.

A firma *Bugatti* saiu também da guerra com a quase totalidade de seu equipamento destruído. O mesmo sucedendo com um certo número de usinas de fabricação de acessórios e de carrosserias.

Ao todo, é estimado em 4.000 o número de máquinas destruídas ou ainda até agora não recuperadas.

Ainda que sejam importantes os prejuízos sofridos, pode contudo afirmar-se que a guerra não causou tantas destruições como era de imaginar.

O mais importante prejuízo material que a indústria sofreu, somadas tôdas as consequências da guerra, foi o atraso de anos motivado pela situação especial da França durante a ocupação no que respeita à não renovação do equipamento das usinas e à paralização de estudo de determinadas inovações esboçadas em 1939. O equipamento, já envelhecido de muitos anos, foi severamente desgastado nos cinco anos de ocupação, enquanto que as indústrias mecânicas dos grandes países beligerantes substituíam quase totalmente as máquinas, com vistas a atingir o máximo de eficácia para um melhor esfôrço de guerra.

Além do mais, a penúria de metais de adição tendo baixado a qualidade dos utensílios de corte, a que se veio juntar a falta de lubrificantes adequados, as máquinas foram consideravelmente fatigadas.

Mais grave que as destruições são as consequências da deportação, para os campos de concentração alemães, de operários qualificados, o abandono da aprendizagem e o encerramento dos "ateliers" de estudo.

Se observamos a situação em que se encontrava o parque automobilístico quando a guerra acabou, os efeitos da ocupação são ainda piores.

O ocupante apropriou-se de quase todos os veículos principalmente os mais recentes, submetendo-os a uso exaustivo.

Em abril de 1944 havia em circulação na França os seguintes veículos:

— 70.000 carros de turismo, incluindo conduítes interiores comerciais.

— 160.000 caminhões de 1,5 tons. mínimas, incluindo 17.000 veículos especiais.

— 110.000 camionetes de menos 1,5 tons.

À época da Libertação, quer devido às destruições quer aos acidentes e às requisições do inimigo, êstes números desciam a,

— 50.000 carros de turismo.
— 120.000 caminhões.
— 70.000 camionetes.

Levando em conta as recuperações e o recondicionamento de alguns carros, o número total de veículos autorizados a circular era aproximadamente:

— 80.000 carros de turismo.
— 140.000 caminhões e
— 90.000 camionetes.

Por outro lado, avaliava-se em cêrca de 600.000 o número dos veículos de turismo guardados nas garagens por causa das restrições da gasolina, perfeitamente utilizáveis logo que o abastecimento de carburantes voltasse à normalidade. A situação dos veículos utilitários era mais séria pois não havia a bem dizer nenhum estoque utilizável, além de que os 140.000 caminhões existentes estavam em péssimas condições de rodagem.

Tendo em consideração o parque automóvel de 1938 (340.000 caminhões e 160.000 camionetes), já de si insuficiente, verifica-se que eram precisas dezenas de milhares de novas construções, diremos mesmo centenas de milhares visto que se tornava ainda urgente substituir uma parte das existências. Impunha-se realizar um esfôrço enorme e saber ampliar o índice de produção nos anos seguintes.

O PLANO QUINQUENAL DO AUTOMÓVEL

Perante a responsabilidade de prover ao mesmo tempo à normalização da produção e à reconstituição do parque automobilístico, o Ministério da Produção Industrial começou imediatamente a estudar um plano a longo prazo, abrangendo o conjunto da indústria. Como a usina *Renault*, uma das mais importantes, fôra nacionaliza-

da, o Govêrno estava em boas condições de impulsionar a produção, submetendo-a a determinados moldes.

Assim nasceu o Plano Quinquenal da Indústria Automobilística.

A fim de não sobrecarregarmos o nosso artigo, limitar-nos-emos a descrever em suas linhas gerais os objetivos do Plano aprovado em 1946.

Em primeiro lugar foi estabelecido um inventário geral do equipamento da indústria com relação a 1941. Êsse inventário fixou a consistência do parque de máquinas-ferramentas em 60 mil unidades aproximadamente, isto no concernente à construção propriamente dita de automóveis. A idade mediana das máquinas dava que pensar pois andava em cêrca de 18 anos já nessa época. O material era portanto vetusto. Unicamente os três grandes — *Citroen, Renault* e *Pengeot* — totalizavam em suas mãos 2/3 das máquinas, ou seja 41.000 unidades, com a idade média de 19 anos.

Tornou-se evidente que a substituição da maquinaria era um problema de vida ou de morte. A gravidade da situação aparecerá claramente se dissermos que a General Motors americana dispõe, a ela só, de 80.000 máquinas, havendo adquirido depois das hostilidades outras 20.000 ultra-modernas, com as quais reequipou as seções mais antiquadas.

Vejamos então como espera o Plano enfrentar o "handicap" do tempo.

A solução aconselhada pelos peritos comporta duas etapas. Na primeira, que sai de fato fora dos limites do Plano, desde que exige para seu completamento mais de cinco anos, comporta a compra de 23.500 máquinas novas e a remodelação modernizada de cêrca de 28.000 máquinas já usadas.

Esta medida possibilitará a redução da idade média da maquinaria há quinze anos, o resultado será ainda insuficiente, na verdade, mas custará mesmo assim, a soma de sete bilhões de francos, ao valor do franco em 1938.

Um segundo plano também estudado previa a redução da idade média do equipamento há onze anos em menos tempo que o anterior, porém as despesas exigidas ultrapassavam as possibilidades atuais da indústria.

Como a modernização do equipamento é inseparável de uma modificação radical da estrutura da própria indústria, os técnicos dedicaram-se com afinco ao estudo da reorganização completa dos processos de construção. A conclusão a que se chegava era de que a manter-se nas linhas gerais a estrutura de ante-guerra, uma rápida decadência se faria sentir, reduzindo a indústria do automóvel francês à montagem de modelos estrangeiros acarretando o seu desaparecimento como indústria independente.

O dilema exigia ou a concentração das usinas ou a morte.

Pensaram então em criar de acôrdo com os construtores, quatro ou cinco grupos que trabalhassem de comum acôrdo técnico e comercial na fabricação e na venda de um número limitado de tipos de viaturas. Cada grupo constituiria, sob a autoridade de um chefe de fila, ou uma gama completa de veículos, ou certos tipos somente dêsses mesmos veículos. No interior de cada grupo as fabricações seriam especializadas, quer tipo por tipo, quar nos grandes conjuntos constitutivos de um veículo. Para tal efeito deveriam processar-se de uma firma a outra as mutações necessárias de equipamento de modo a aumentar a capacidade de produção, sem acrescer a consistência do parque.

Calculando as dificuldades iniciais desta transformação, foi aconselhável a aprovação de um período relativamente longo de transição durante o qual os diversos construtores fabricariam veículos de modelos antigos, ou de modelos diretamente derivados dos tipos antigos, para os quais os planos de execução, os utensílios, as montagens, já estavam estudados e em andamento. O importante trabalho de modificação e de especialização do equipamento seria assim efetuado gradualmente. E' o que se está fazendo.

E' óbvio que a concentração dos construtores seria apenas parcialmente eficaz se não fôsse acompanhada, de uma parte pela concentração paralela dos fabricantes de acessórios e peças separadas, e, de outra parte, por uma especialização da fabricação de matérias primas e semi-produtos siderúrgicos destinados à construção automobilística.

Por último, o Plano aconselhava o Estado a concorrer diligentemente em favor das novas medidas que seriam tomadas. Como?

Antes de mais nada favorecendo os industriais que pratiquem uma política de rejuvenescimento da sua maquinaria, castigando com fortes penalidades em matéria de impostos sôbre os lucros aos industriais que descurem o renovamento da utensilagem, auxiliando diretamente os construtores de automóveis como outro qualquer setor de atividade prioritária, adquirindo o próprio Estado as máquinas-ferramentas e colocando-as à disposição das várias emprêsas sob a forma de uma convenção de aluguel-venda.

O Estado deve ainda controlar e coordenar a atividade dos grupos criados.

Resta-nos agora considerar o número de veículos que no fim dos cinco anos deverão estar em rodagem, segundo os cálculos dos técnicos responsáveis pelo planejamento.

	Material Construido segundo o Plano	Material antigo utilizável	TOTAL	Para comparação: o Parque em 1939
Carros particulares:.....	1 045000	340.000	1.385.000	1.450.000
Caminhões.....	660.000	115.000	775.000	430.000
Carros vários.....	25.000	2.000	27.000	20.000
TOTAIS.....	**1.730.000**	**457.000**	**2.187.000**	**1.900.000**

O Plano prevê a construção de 164 mil veículos durante o primeiro ano, para atingir 246.000 no segundo, 344 mil no terceiro, 450.000 no quarto e 490.000 no quinto e último ano. Se os cálculos provarem certos, ao fim de cinco anos, depois de encerrada a fase preliminar de demarragem, a França estará produzindo o dôbro do que produzia em 1938 em número e em pêso a produção será tripla. O aumento da saída de caminhões das usinas será extraordinário porquanto a média de 25.000 em vigor em 1938 não terá comparação com os 80.000 programados.

Conforme nos dizem os números acima, o maior esfôrço incidirá de início sôbre a construção de veículos utilitários, sendo que no quinto ano do Plano a média de veículos de turismo deverá elevar-se a cêrca de 350.000 unidades, contra as 67.000 calculadas para o primeiro ano.

Falamos na triplicação da tonelagem dos veículos, parece-nos interessante confrontar a modificação da percentagem pedida pelo plano quanto ao pêso das novas séries em estudo.

CARGA ÚTIL	Percentagem de repartição das fabricações do Plano Quinquenal		Percentagem do Parque em 1939	
600 a 400 kgs	9 %	58,8%	8%	73%
200 a 1.500 kgs	24,8%		47%	
2 toneladas	25 %		18%	
3,5 toneladas	22,7%	41,2%	13%	27%
5 a 7 toneladas	15,5%		13%	
Mais de 10 toneladas	3 %		1%	

No respeitante à fabricação propriamente dita, vejamos como o Plano considera viável o processamento da concentração e a escolha dos tipos.

Comecemos pelos caminhões, visto que como sabemos, preenchem uma grande parte do esfôrço dos primeiros anos.

CAMINHÕES

Convém normalizar a definição das categorias de caminhões. Depois de estudada a questão, chegou-se a acôrdo quanto às quatro seguintes categorias: 2t., 3,5 t., 5 a 7 t., 10 a 15 t.

Para a fabricação dos caminhões foram previstos seis grupos de construtores, cada grupo comportando ou um grande construtor que possua um potencial industrial importante, ou vários construtores trabalhando em conjunto. Êsses grupos estão assim dispostos:

Grupo *Renault* (Usina *Renault* sozinha).

Grupo *Citroën* (Usina *Citroën* sozinha).

Grupo *Peugeot* (*Peugeot — Saurer — Hotchkiss — Latil*)

Grupo *Berliet* (*Berliet — Rochet — Schneider — Isobloc*)

Grupo *GFA-UFA* (*Bernard — Delahaye — Laffly — Simca — Unic — Panhard — Somua — Willeme*).

Grupo *Ford* (Usina *Ford* sozinha, antiga usina *Matford*).

O número de veículos a serem fabricados ou em fabricação não deverá passar de treze e a repartição entre os grupos citados será a seguinte:

a) *Renault* fabricará caminhões de 2, 3,5 e 5 a 7 toneladas.

b) *Citroën* fabricará caminhões de 2 e 3,5 toneladas.

c) *Peugeot* fabricará caminhões de 2 e 5 a 7 toneladas.

d) *Berliet* fabricará caminhões de 5-7 e 10-15 toneladas.

e) *GFA-UFA* fabricará caminhões de 3,5, 5-7 e 10-15 toneladas.

f) *Ford* concentrar-se-á na fabricação de caminhões de 3,5 toneladas.

CAMIONETES

Para o programa das camionetes ficou assente a construção de três categorias somente de veículos: 200-400 kgs, 1.000-1.400 kgs e 1.500 kgs.

Quatro grupos de construtores dividirão entre êles a fabricação correspondente: *Renault, Peugeot, GFA-UFA* e um grupo de duas usinas isoladas que não incluímos na relação anterior, *Chenard* e *Chausson*.

A repartição prevista das fabricações entre os diferentes grupos de construtores é dada, pelos cinco anos do programa, como para os caminhões segundo um "planing" detalhado.

VIATURAS DE TURISMO

De futuro serão consideradas quatro categorias.

A primeira compreenderá veículos de potência inferior a 6 CV, a exceção dos motocars, naturalmente. A segunda, veículos de potência entre 6 e 8 CV. A terceira de 10 a 12 CV. E a quarta de veículos de potência superior a 12 CV.

A escolha dos construtores prevista no programa foi ditada pela consideração de que em 1938-1939 podia-se admitir que os três grandes construtores haviam atingido uma classe internacional ou aproximavam-se dessa classe.

— *Renault* fabricava (e ainda fabrica) a "Juvaquatre", da 2.ª categoria.

— *Citroën* para a 11 CV ligeira e a 15 CV respectivamente da 3.ª e 4.ª categorias.

— *Peugeot* para a "202" que entra na 2.ª categoria.

A êstes acrescentaremos a usina *Simca*, com um 5 CV e um 8 CV em condições bastante boas de construção, mas em séries muito limitadas e a preços elevados, e *Ford* com os V8 de licença americana.

Vejamos então em primeiro lugar os veículos da 1.ª categoria, isto é, de potência inferior a 6 CV conforme as decisões do Plano.

Devido à penúria de carburantes de matérias primas uma parte importante das novas fabricações consagra-se a um tipo de veículo ligeiro, de fraca cilindragem, de fraca potência e de consumação reduzida. Êsse veículo será inicialmente construído em grandes quantidades, para servir de veículo de ligação; todos os anos se procurará aumentar o rendimento desta série a fim de que desperte o interêsse de camadas populacionais cada vez maiores e possa difundir-se gradualmente entre a classe operária, assim o desejam os planejadores. Sôbre os 1.045.000 veículos a construir durante os cinco anos do plano, ficou assente que uns 400.000 pertenceriam a esta categoria.

Nela incluímos os seguintes modelos, que são atualmente construídos.

a) Da usina *Panhard*, o *"Grégoire"* quadriplace, 4 CV, 5 litros aos 100 km, velocidade média de 70 km. Na construção empregam-se metais leves.

b) Da usina *Renault*, uma conduíte de 4 CV, quadriplace, motor à retaguarda, muito econômico.

c) Da usina *Mathis*, uma conduíte tricicle, aerodinâmica, de 3 CV, tri ou quadriplace, igualmente muito econômica.

A 2.ª categoria (de 6 a 8 CV) prevê a construção de 270.000 unidades, até final do Plano. Compreende principalmente:

a) Da usina *Peugeot*, uma forma melhorada do "202", de 8 CV, quadriplace, propulsão à retaguarda, diferencial suspenso.

b) Da usina *Renault*, o *"Juvaquatre"* melhorado.

c) Da usina *Hotchkiss*, uma conduíte interior de 8 CV, quadriplace.

d) Da usina *Citroën*, o modêlo 7, já comprovado.

Na 3.ª categoria, que fica particularmente reservada à *Citroën*, como a anterior ficara à *Peugeot*, visto que o terceiro grande, *Renault*, concentra a atenção sôbre os 4 CV e os veículos utilitários, daremos entrada do 11 CV construído pela primeira firma citada que oferece excelentes qualidades de rodagem. A firma *Ford* fabricará também um modêlo de licença estrangeira de 11 CV. São êstes os tipos que merecem referência.

Na 4.ª categoria, viaturas de mais de 12 CV, é ainda *Citroën*, com a sua conduíte de grande classe de 15 CV que nos têrmos do Plano será produzida até 60.000 unidades.

Poderíamos falar em último lugar dos veículos especiais, bastando porém dizer que o Plano calcula em 50.000 o número total a ser produzido.

ATUALIDADE

No presente momento, a indústria automobilística, marcha a passos largos para atingir a média mensal de 1938, embora as dificuldades gerais sentidas em tôda a máquina econômica francesa também nela se façam refletir como não podia deixar de ser. O esfôrço principal continua a incidir sôbre a construção de viaturas utilitárias, por enquanto. Gradualmente, efetua-se a substituição do parque automobilístico e as novas distribuições de carburante, ainda que reduzidas, possibilitaram a reutilização de uma parte apreciável do estoque inativo nas garagens desde os primeiros dias da guerra.

Em abril do corrente ano, as usinas francesas estabeleceram um novo recorde, conseguindo um total de 17.199 unidades. Comparando com abril do ano passado verificamos um acréscimo de 4.000 unidades.

O volume total de produção atinge, no mês a que fazemos menção, 106,2 por cento da média geral dos anos 1929-1939, contra 104,7 por cento em março e 91,7 por cento em abril do último ano. Houve por consequência um aumento anual de 16 por cento.

Para o segundo trimestre dêste ano a indústria obteve do govêrno a autorização da compra suplementar de 30 mil toneladas de aço trabalhado que lhe permitirá produzir cêrca de 3.000 a mais todos os meses.

	1947			1948			
	1938	Abr.	Nov.	Dez.	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.
Carros turismo	15 200	6.540	4.486	5.218	7.420	7.321	8.021	8.472
Veículos útil	3.750	6.752	4.057	4.973	8.101	7.830	8.579	8.727
TOTAL	**18.950**	**13.292**	**8.543**	**10.191**	**15.521**	**15.151**	**16.600**	**17.199**

Não nos interessa abordar neste artigo outros aspectos mais detalhados da indústria do automóvel francês, como seja a questão dos preços e do comércio, a preparação dos novos quadros e a redistribuição dos centros produtores de acessórios, pneus, destilação de carburantes, etc. Apenas para que tenhamos uma visão geral da situação, em particular no que respeita o comércio e a balança comercial do automóvel em França, transcrevemos o seguinte mapa estatístico que pela sua clareza prescinde de comentários:

	MÉDIAS MENSAIS (a)						
	1938	1945	1946	1/1947	2/1947	3/1947	4/1947
Produção nacional	18.950	2 882	8.006	12.207	11.332	10.859	11.337
Importação dos territórios ultramar	12	2	6	8	9	14	6
Importação do estrangeiro	178	1.125	1.936	802	1.118	511	410
Importação totais	190	1.127	1.944	810	1.127	525	416
Exportação para os territórios ultramar	943	69	729	1.939	2.325	1.689	2.194
Exportação para o estrangeiro	1.039	13	2.004	4.410	5.386	4.405	5.635
Exportação totais	1.982	82	2.733	6.349	7.711	6.094	7.829
Balança do comércio exterior com ultramar	— 931	— 67	— 723	— 4.402	— 2.316	+ 1.675	+ 2.188
Balança do comércio exterior com estrangeiro	— 1.804	+ 1.114	— 66	— 3.608	— 4.268	+ 3.894	+ 5.225
Balança do comércio exterior total	— 2.735	+ 1.047	— 789	— 8.010	— 6.504	— 5.569	— 7.412
Consumo aparente		3.029	7.217	4.197	4.738	5.290	3.918
Relação entre a prod. nacional e o consumo aparente.	117%	73%	112%	290%	240%	205%	289%

(a) Segundo o Serviço oficial de Documentação.

Entre os países compradores do automóvel francês o Brasil ocupa um papel importante, sendo os construtores da opinião que há tendência para melhorar ainda mais as vendas na América do Sul. Sôbre esta questão deveremos voltar no futuro próximo, com o intuito de abordá-la em particular e fazendo sempre que possível o confronto com a exportação de viaturas americanas.

O último Salon apresentou grande variedade de modelos para todos os preços. Somente uns quantos estão sendo produzidos em série, destinando-se os outros a compradores acidentais de luxo. Tanto pelas linhas como pela disposição do motor e do trem de rodagem notaram-se gerais melhoramentos. Alguns carros eram de uma beleza extraordinária de linhas.

Neste Salon a atração principal concentrou-se em volta do minúsculo 4 CV construído pela *Renault* que o anunciava depois da Libertação. Trata-se de um veículo muito prático e econômico, de linhas harmoniosas, mais confortável que qualquer outro carro de sua categoria, se excetuarmos talvez um modêlo tcheco apresentado o ano passado que me deu essa impressão. Nas ruas de Paris começam a ser vistos muitos CV em geral pintados de amarelo-claro. Para estrangeiros, que os podem adquirir em dólares, seu preço anda à volta de 900 dólares. Não nos parecé demais exigir um ano para avaliar as qualidades ou defeitos dêste carro.

O periodo de demarragem prolongou-se um pouco mais do que era de esperar e nessa conformidade, a aplicação do Plano ressentiu-se. Digamos a propósito que os organismos oficiais não se mostram muito pródigos em notícias particulares e para a preparação dêste artigo nos servimos de documentos globais.

A importação de automóveis estrangeiros continua esbarrando na proteção estabelecida pela aduana, sendo que em 1947 se descobriu com grande escândalo uma importante transação de últimos modelos americanos passados aos direitos. Em contrapartida, a exportação vem acusando ligeira melhoria, com os territórios ultramarinos (antigas colônias e protetorados) absorvendo uma boa parte. Em alguns mercados tradicionais, o belga e o português, por exemplo, o preço do automóvel francês não tem favorecido as vendas nem tampouco tem sido possível exportar a quantidade suficiente de carros exigida por êsses mercados. Como é evidente, os americanos aproveitam a situação.

Em Marrocos, o sistema de igualdade de tarifas aduaneiras reconhecido no estatuto de protetorado prejudica igualmente o carro francês.

Mas assim como para melhorar o equipamento da indústria automobilística e combater as causas que se opunham ao seu progresso geral foi necessário estudar um Plano para todo o conjunto da indústria, também não poderemos conceber êsse Plano isoladamente do conjunto produtivo francês. Isto é, a fim de que êle possa alcançar pleno êxito será preciso que a máquina industrial, comercial e financeira francesa esteja devidamente lubrificada e trabalhando a pleno rendimento, segundo um programa geral de cooperação.

com a

"FROTA DA BOA VIZINHANÇA"

O máximo contôrto aguarda os passageiros, nos grandes "liners" de 33.000 toneladas da "Frota da Boa Vizinhança". Alegres divertimentos na travessia... natação... esportes... aprazíveis salões de estar... são algumas das inúmeras vantagens oferecidas pelos esplêndidos navios – "Brazil", "Argentina" e "Uruguay".

MOORE-McCORMACK Lines

RIO - BELÉM - BAHIA - S. PAULO - SANTOS - S. LUIZ - RECIFE - P. ALEGRE

História da Técnica

A Revolução Indústrial

Hélio Fernandes Lima

II

AS grandes navegações marítimas permitiram não somente a expansão geográfica do mundo, a descoberta de terras desconhecidas e de outros povos, como também o aperfeiçoamento da arte da navegação, a abertura de novas rotas para ligação com outros continentes, e sobretudo a subjugação e exploração das regiões recém-descobertas. Constituiu mesmo sua função histórico-social mais importante, no terreno econômico, esta exploração, para a formação da chamada acumulação primitiva, a *previous accumulation* de Adam Smith, ou seja, a formação dos recursos e dos meios que prepararam a Revolução Industrial do século XVIII.

"O descobrimento dos países da América, ricos em ouro e prata; o extermínio, a escravização e o enterramento da população nativa nas minas; o comêço da conquista e do saque da Índia Oriental; a transformação da África em um cercado para a caça comercial dos pele-negras, assinalam a aurora da era capitalista. Êsses idílicos processos são fatôres culminantes na acumulação primitiva. Vem a seguir a guerra comercial das nações européias, cujo teatro é a terra inteira. Inaugura-se com a insurreição dos Países Baixos contra a Espanha, adquire proporções gigantescas na guerra anti-jacobina da Inglaterra, prolonga-se ainda nas guerras de ópio contra a China, etc. Os diversos elementos da acumulação primitiva se distribuem, em série mais ou menos cronológica, sobretudo em Espanha, Portugal, Holanda, França e Inglaterra. Em fins do século XVII a Inglaterra os combina sistematicamente no sistema colonial, o sistema das dívidas do Estado, o sistema moderno de impostos e de protecionismo. Êsses métodos se baseiam em parte, por exemplo o sistema colonial, na violência mais brutal. Porém todos utilizavam o poder do Estado, a fôrça concentrada e organizada da sociedade, para apressar artificialmente o processo de transformação do modo feudal de produção no capitalista e abreviar a transição. A fôrça é a parteira de tôda velha sociedade embaraçada de outra nova" (1). E êste verdadeiro "saque" dos povos coloniais, na enérgica expressão do famoso economista alemão, rendeu milhares de toneladas de ouro e prata, que foram transportados para a Europa. "De 1530 em diante, recebeu o capitalismo mercantil uma nova injeção de vida e durante três quartos de século afluiu constantemente para a Europa uma importantíssima corrente de prata e outra menor de ouro. As existências do metal amarelo duplicaram durante essa centúria, e os de prata provavelmente triplicaram. Pelas mãos dos funcionários espanhóis haviam passado já, em 1660, 18.000 toneladas de prata, cujo valor atual significaria cêrca de 200 milhões de dólares e 200 toneladas de ouro com um valor total de 170 milhões. Foi calculado inclusive que a Europa recebeu do México e da América do Sul, durante os séculos XV, XVI e XVII, um total de ..... 2.500.000 kgs. de ouro (comparados com 550.000 kgs. que possuía em 1500) e de 90 a 100.000.000 de kgs. de prata (que se podem comparar com os 7.000.000 de kgs. que possuía em 1500). Esta corrente se difundiu nas artérias das emprêsas européias, alcançando as aldeias e os burgos mais humildes e transformando a economia européia em uma economia de caráter monetário" (2). O conhecido historiador português, João Lúcio de Azevedo, estima em 109 milhões de esterlinas o total em ouro e diamantes remetidos só pelo Brasil para Portugal em um século: "De tôda maneira, muito perto da verdade, podemos avaliar em 100 milhões de esterlinas a totalidade do que veio em ouro do Brasil à metrópole no espaço de um século, desde 1700, e de que a quinta parte, 20 milhões, tocava à Fazenda Real. Em cêrca de nove milhões importariam os diamantes, elevando a exportação, com certa margem para o contrabando, a três milhões de quilates. O lucro da coroa pode computar-se em cinco mil contos, pouco mais de milhão e meio. Ao todo, no ouro e diamantes, até findar o século, arredondando a soma, 22 milhões de esterlinas, equivalendo hoje a 55. Convém não perder de vista os números, para se compreender a época de magnificência e penúria, em que o reinado de D. João V consistiu" (3). Nosso patrício Roberto Simonsen calcula que, entre 1493 e 1875, a América havia produzido 50 por cento dos estoques mundiais de ouro. E tratando dos rendimentos da coroa portuguêsa, escreve: "Não foram somente os quintos e os rendimentos das jazidas diamantíferas, tornados monopólios do Estado, que proporcionaram fortes recursos ao Erário Real; outros réditos, diretos e indiretos, tomaram grande vulto no século da mineração. De fato, com o aumento dos preços, verificado com os produtos de exportação do Norte e Nordeste brasileiro, aumentaram as rendas dos dízimos. O grande crescimento da população, a intensificação da importação de escravos, refletindo-se nos direitos auferidos sôbre o tráfico; os réditos percebidos nas alfândegas, o monopólio do sal, do sabão e do tabaco, os impostos sôbre a circula-

1) — Karl Marx: "El Capital", tradução espanhola de Manuel Pedroso — Ediciones Fuente Cultural, México, vol. II, págs.235 236.

2) — Louis Mí Hacker, ob. cit. pág. 66.

3) — João Lúcio de Azevedo: "Épocas de Portugal Econômico", págs. 364 e 365 — 2.ª edição, Livraria Clássica Editôra — Lisboa, 1947.

ção de mercadorias no interior da colônia, dariam, por volta de 1770, acima de 500 mil libras esterlinas, afora o rendimento do ouro e dos diamantes. O convento da Mafra, o palácio das Necessidades, a reconstrução de Lisboa, os gastos descompassados da Côrte, foram pagos com rendas provenientes do Brasil. Para conseguir distinções de ordem religiosa, com a criação da Patriarcal de Lisboa, o título de "Fidelíssimo" e para manifestações de seu aprêço à Cúria Romana, fêz D. João V, a esta, contribuições cujos valores têm sido objeto de controvérsias, tornando-se até lendárias" (4). O mesmo João Lúcio de Azevedo, falando da importância do Brasil para a economia de Portugal, na época, diz: "Na realidade a América não era só manancial perene de recursos para o tesouro régio, senão também o centro em tôrno do qual gravitava a vida econômica de tôda a monarquia. De lá vinham o ouro e os diamantes; o pau-brasil, monopólio do Estado; o tabaco, que já em 1716 produziu o quinto das rendas do soberano; o açúcar e a courama, que nessa época concorriam para as receitas do Estado com mais de 200 contos. Soma a que acresciam os direitos das fazendas estrangeiras exportadas para a colônia. Para o Brasil iam os produtos do Portugal europeu, e das ilhas do Atlântico; os que se importavam da Índia, e os escravos de que Angola se sustentava. Da escravatura e do tráfego para a América se mantinha a navegação, decaída no tocante às demais possessões, e sem defesa possível na Europa, contra a concorrência britânica e de outras marinhas do Norte. Faltam elementos de informação relativos à época; mas os de 1796, de procedência oficial, permite-nos formar juízo seguro da matéria. Nesse ano, 7.582 contos, total da exportação para as colônias, tocaram ao Brasil 6.982 contos. De 14.082 contos, valor da exportação para o estrangeiro, 9.884 contos eram produtos do Brasil, 3.923 do reino e ilhas e o restante da Índia" (5). Mas, ao lado desta fonte legal de canalização das riquezas das colônias para as metrópoles, que eram os diversos direitos pagos às Coroas reinantes, havia também a fonte ilegal, ou pelo menos hoje assim considerada, que são as prêsas feitas pelos piratas em alto mar e encaminhadas aos seus países de origem, quase sempre inglêses, os Hawkins e os Drake. Louis Hacker estima em 12.000.000 de libras a soma destas operações entradas na Inglaterra durante o reinado de Isabel (6).

Foram criadas também Companhias por ações com privilégios especiais, para explorarem o comércio com as diversas regiões em desenvolvimento, obtendo monopólio para isso, Companhias das quais os próprios reis ou rainhas eram acionistas. O capital invertido nessas Companhias coloniais, segundo o citado Hacker, era de 50.000 libras por ocasião da proclamação da Rainha Isabel da Inglaterra, passando a 4.000.000 em 1695, para atingir a 50.000.000 de libras em 1720, ou seja, meio século mais tarde. A primeira dessas Companhias foi a Moscovita, incorporada em 1555, para operar nos mercados da Europa oriental, cuja Carta data de 1579, obteve monopólio do tráfego e comércio com o Báltico. A companhia do Levante, Carta de 1581, teve idênticos privilégios para o Oriente Próximo. A das Índias Orientais, estabelecida em 1600, devia explorar o vasto mercado situado entre o Cabo de Boa Esperança e o Mar da China (7). A Companhia Holandesa das Índias Orientais formou-se em 1602 e dado os resultados obtidos, fundou-se, em 1621, a Companhia Holandesa das Índias Ocidentais, que obteve privilégio do comércio com a América e costa ocidental da África, desde o trópico de Câncer até o Cabo da Boa Esperança, tendo ainda o direito de fundar estabelecimentos e fortes nos países desabitados. Portugal, no tempo de D. João IV, em 1649, cria a Companhia Geral do Comércio do Brasil, que deveria dentro de dois anos, aprestar 36 navios de guerra, armados pelo menos de 20 a 30 peças de artilharia, devendo igualmente auxiliar a Coroa na defesa da costa e dos portos nacionais, sendo-lhe outorgadas terras no Brasil, o monopólio do comércio de vinhos, azeites, farinhas e bacalhau, proibindo-se aos moradores do território brasileiro o fabrico de vinho de mel e aguardente de açúcar e cachaça. Entre 1678 e 1679 fundou-se a Companhia do Maranhão, para explorar o tráfego comercial entre o Pará, o Maranhão e a Metrópole. A Companhia Geral do Grão-Pará foi fundada no Govêrno de Pombal, em 1755. E mais tarde ainda foi criada a Companhia de Pernambuco e Paraíba (8).

Quais foram os lucros dessas Companhias?

Não possuímos dados a respeito do seu conjunto, nem separadamente sôbre cada uma delas, porém, alguns que conseguimos reunir podem servir de exemplo e dar idéia do que representavam. Assim, Francis Drake, a serviço de uma dessas Companhias, sai da Inglaterra em 1577, regressando em 1580, isto é, três anos depois, com um lucro declarado de libras 5.000 (9). A Companhia Inglêsa Eeast Indian anunciou seu comércio em 1600, com um capital de 68.373 libras esterlinas e em 1708 seu capital ascendia a 3.163.000 libras esterlinas, tendo obtido um lucro anual de 40% (10). A Companhia Holandesa das Índias Orientais aumentou seu fundo primitivo de 600.000 florins para 6.300.000 e as suas 2.100 ações de valor unitário de 3.000 florins eram cotadas a 16.950 florins, em 1699, distribuindo dividendos de 15 e 20 por cento.

Entretanto, não foram somente o ouro, a prata e as pedras preciosas os impostos, o comércio com as colônias recem-descobertas e os lucros auferidos com êste comércio as únicas fontes da acumulação primitiva. Os povos das próprias Metrópoles foram também explorados para tal. Por isso, devemos acrescentar ainda a expropriação das terras dos pequenos agricultores, ou o cêrco das terras, particularmente na Inglaterra, à qual Karl Marx (11) dá grande relêvo em "O Capital", consagrando-lhe um dos mais emocionantes capítulos do seu famoso livro.

Com o desenvolvimento do comércio marítimo e o progresso da produção de tecidos, torna-se necessária cada vez mais a matéria prima indispensável: a lã. A Inglaterra dedica-se a esta produção e comércio. Para isso precisa de ampliar sua criação de ovelhas. Deu-se então a expropriação das terras, ora pela elevação dos aluguéis cobrados, ora pela expulsão pura e simples dos moradores e suas famílias, ora por meio de leis promulgadas pela Parlamento, desrespeitando os antigos direitos de propriedade. Somente du-

---

4) — Roberto Simonsen: "História Econômica do Brasil", tomo II, págs. 38 e 39, 2.ª edição 1944 — Companhia Editôra Nacional.

5) — João Lúcio de Azevedo, ob. cit., págs. 376 e 377.

6) — Louis Hacker, ob. cit., pág. 74.

7) — Louis Hacker, ob. cit., págs. 75 e 76.

8) — Ver Roberto Simonsen, ob. cit., tomo II, cap. IV.

9) — Louis M. Hacker, ob. cit., págs. 74 e 75.

10) — A. Efimov e N. Freiberg: "História da época do capitalismo industrial", vol. I, pág. II, tradução de Paim Júnior e Alina Paim, Editorial Vitória, 1945.

rante os primeiros sessenta anos do século XVIII, foram cercados, aproximadamente, 312.000 acres de terra, e de 1760 a 1801, o total da área cercada abrangia 3.000.000 de acres.

Êstes camponeses expropriados, em parte emigraram para as colônias recém-formadas, outros se transformaram em assalariados agrícolas e outros ainda se encaminharam para as cidades, tornando-se operários das manufaturas e das indústrias nascentes, sem contar com uma parte que degenerou em vagabundos e mendigos, alarmando a aristocracia rural do tempo dos Tudor. Assim, ao lado do aumento da produção lanífera para exportação e consumo interno das fábricas que iam surgindo, criou-se o proletariado urbano, com os agricultores expulsos de suas terras e ampliou-se o mercado interno com novos habitantes nas cidades, que precisavam aí mesmo satisfazer suas necessidades de alimento e vestuário e outros artigos de consumo obrigatório cotidiano. "O roubo dos bens da igreja, a fraudulenta alienação dos domínios do Estado, a rapinagem da propriedade comunal, a transformação da propriedade feudal e de clã em propriedade privada moderna, usurpação realizada com o mais desconsiderado terrorismo, foram outros tantos métodos idílicos da acumulação primitiva. Conquistaram o campo para a agricultura capitalista, incorporaram o solo ao capital e criaram o proletariado livre e sem apêgo, necessário para a indústria das cidades" (12).

E para completar o quadro do Gênesis do capitalismo moderno, mencionemos ainda a dívida pública, fomentadora das sociedades por ações, o comércio de tôda espécie de papéis negociáveis, o ágio e em geral o jôgo de bôlsa e as operações bancárias. O crédito internacional. Os impostos, permitindo aos governos fazer face aos gastos extraordinários, sem que o contribuinte o sinta imediatamente. O sistema protecionista, permitindo o desenvolvimento da economia.

Tais os fatôres econômicos, sociais e jurídicos que determinaram a passagem do Feudalismo para a sociedade moderna. Vejamos agora a evolução da técnica e o surgimento da indústria.

A INDÚSTRIA DE TECIDOS

Os economistas e historiadores estão de acôrdo em geral em datar a Revolução Industrial da descoberta e invenção das primeiras máquinas de tecidos e o início da indústria têxtil. Segundo V. Danilevsky, "com a aplicação das máquinas têxteis na Inglaterra, principia a grande revolução industrial do século XVIII" (13).

O uso das ferramentas manuais na manufatura limitava o rendimento do trabalho do operário. Êste limite estava fixado pelos caracteres fisiológicos, por dependerem da fôrça humana o manejo dos utensílios de trabalho, sendo que a velocidade, quantidade e outros fatôres complementares, tinham — que igualmente cingir-se às contingências naturais. No trabalho manual o operário não pode utilizar mais do que uma ferramenta, ou pouco mais de uma. Com a introdução da máquina na produção, os utensílios de trabalho manejados por um só operário passam a ser centenas. Exemplo: uma fiação. A máquina, porém, não se limita a aumentar os instrumentos de produção em quantidade, introduzindo também melhora na *qualidade*, fazendo crescer a velocidade, precisão e possibilidade do trabalho. O funcionamento irregular e periódico transforma-se em um movimento automático e ininterrupto. A máquina, ainda, não se contenta em reunir um grande número de ferramentas idênticas, mas realiza a combinação de diversos órgãos, representativa de outras tantas funções técnicas especializadas, transformando-se assim em um autômato, com o menor gasto de energia humana e no menor espaço de tempo possível (14).

Durante centenas de anos a única ferramenta usada para a fiação, foi a roca à mão. Jurgens inventa a roca a pedal, que encontrou grande difusão durante o século XVII, com o nome de roca saxônica. A roca a pedal permitiu elevar consideravelmente a produtividade do trabalho no que concerne à fiação, porém, a tecelagem continuava adstrita ao trabalho manual, criando uma contradição entre as velocidades da produção de duas operações que se completavam: fiar e tecer. John Kay resolve êsse problema inventando a lançadeira automática. A lançadeira mecânica de Kay solucionava ao mesmo tempo dois problemas fundamentais: duplicou a velocidade do trabalho e aumentou a largura do tecido.

A aplicação das novas lançadeiras inclinou a balança para o lado do tecido, porque a velocidade da sua produção superava a capacidade da fiação. Como consequência disso elevou-se enormemente o preço dos fios, pois os pedidos de tecidos acabados cresciam incessantemente. John Wyatt e Lewis Paul inventam uma máquina industrial de fiação, que, entretanto, não encontra grande aceitação, não só por não estar suficientemente aperfeiçoada, como, sobretudo, porque as necessidades do mercado não estavam bastante madura para exigir uma produção em massa de tecidos, como aconteseu mais tarde (15). A primeira máquina de fiar que teve uma difusão industrial muito externa, foi a Hargreaves, construída entre 1764-1767, à qual deu o nome de "Jenny", em homenagem à sua filha. O grande significado da invenção de Hargreaves reside em ter tornado possível a um único operário trabalhar com vários fusos. A primitiva máquina de Hargreaves possuía somente 8 fusos, entretanto, o próprio inventor aumentou êsse número para 16 e antes de morrer pôde ver máquinas "Jenny" com 80 fusos e mesmo mais. A consequência da utilização dêsse invento foi a baixa do preço dos fios, o que acarretou, por sua vez, a diminuição dos preços dos tecidos. Outra consequência ainda da invenção da "Jenny" foi a modificação de ordem social, tirando à mulher a exclusividade da fiação, que detinha em virtude da primazia da roca, pois requerendo seu funcionamento manual grande energia, fêz com que homens também agora trabalhassem na fiação, determinando que famílias inteiras se dedicassem a êsse mister. Mais ainda: muitas famílias que antes ocupavam-se em fiar e tecer simultaneamente, por falta de meios para adquirir a máquina de Hargreaves, se viram na contingência de trabalhar somente na fiação.

Por volta de 1770 surge a máquina hidráulica (water machine) de Arkwright (16), que era um rôlo de fiar mecânico, movido mediante um motor hidráulico, daí o seu nome, produzindo um fio mais grosso e resistente.

---

11) — Karl Marx, ob. cit., vol. II pág. 220.

12) — A. Efimov e N. Freiberg, ob. cit., pág. 14.

13) — V. Danilevsky: "História de la Tecnica", pág. 20, tradução espanhola de A. D. — Editorial Lautaro — Buenos Aires, 1943.

14) — V. Danilevsky, ob. cit., pág. 19.

15) — "Mais uma vez fica demonstrado aqui que para uma invenção ser utilizada e encontrar difusão não basta ter surgido, mas requer-se determinada "maturação" histórico-social.

16) — Estão os historiadores de acôrdo em qualificar Arkwright, não como inventor da máquina que patenteou em seu nome, mas como um ladrão de inventos alheios, pelo qual teve de comparecer em juízo mais de uma vez. Marx qualifica-o de "sujeito de baixos sentimentos, ladrão máximo de inventos alheios".

"Enquanto na máquina de Hargreaves tinha lugar a rotação periódica de operações sucessivas, na de Arkwright o trabalho é inteiramente contínuo" (17). Com a "water machine" aparecem as primeiras fábricas. O próprio Arkwright soube habilmente tirar proveito do seu invento, o que não aconteceu com os outros, e transformou-se em grande industrial.

O aparecimento das fábricas arruinou milhares de pequenos fiandeiros, privando-os de seus trabalhos, e não sabendo distinguir entre a máquina e o sistema social de exploração, voltaram suas iras contra as máquinas, destruindo-as em repetidas ocasiões. E' o "Movimento Luddista", como ficou conhecido na história. A origem dêste nome não se sabe ao certo. Segundo uns provém de um tal Ned Ludd, tecelão, que, tendo despedaçado um tear de calceira, fêz com que se generalizasse entre os trabalhadores o dito: "façamos o que fêz Ludd", isto é, quebremos as máquinas (18).

Entre os anos de 1774 e 1779, o tecelão inglês Samuel Crompton inventa a "mule machine", onde aproveita as vantagens dos inventos de Hargreaves e Arkwright, eliminando os defeitos. Esta "mule" de Crompton foi posteriormente aperfeiçoada por Reith, Kuntz e outros, chegando-se, graças a êsses progressos introduzidos, a se obter máquinas de fiação com 400 fusos, em 1800.

O invento de Crompton inverteu novamente o pêso da balança: agora existiam mais fios do que podiam ser tecidos. Surgiu então a necessidade de aperfeiçoar a tecelagem. Desta obra incumbiu-se o pastor protestante, Edmund Cartright, que inventou o tear mecânico, "um tear relativamente leve e manejável, que pára automaticamente no momento em que rebenta um fio da cadeia ou da trama, ou quando a lançadeira está sem fio (19).

O tear mecânico de Cartright encontra imediata difusão na indústria. As patentes de Cartright datam de 1785, 1786, 1787 e 1788. Em 1787 constrói Cartright, em Doncaster, uma fábrica equipada com 20 teares mecânicos e em 1789 aplica o motor aos seus teares. O mérito principal de Cartright consiste precisamente na aplicação da máquina a vapor para acionar o tear.

E com a aplicação do motor às máquinas de fiação e tecelagem, segundo Engels: "...se havia rubricado a *vitória da produção mecânica sôbre a manual* nos principais ramos da produção industrial inglêsa. Tôda sua história subsequente se reduz na referência de como a produção manual vai cedendo suas posições ante o avanço da máquina" (20).

Em 1819, Radcliff Horace introduz aperfeiçoamento no tear de Cartright. Em 1783, Bell inventa um método de estampar tecidos por meio de cilindro. Em 1825, Richard Robert tira patente da "selfactina", ou uma máquina "mule" automática.

Em 1744 Maker desenvolve o método de tingir algodão mediante o azul da Prússia, descoberto por Disbach quatro anos antes. Durante a segunda metade do século XVIII abundam as receitas para composição de panos baseados principalmente em côres naturais (índigo, cochonila, etc.). A partir do século XIX tomam novo impulso os colorantes para panos: em 1826 Unverdorben obtém anilina do índigo; Runge a descobre da destilação da hulha, em 1834; Sinin obtém anilina partindo do nitrobenzol, em 1842; e assim por diante, muitos outros investigadores, até chegarmos a Adolfo Bayer, o maior de todos, que descobriu numerosas côres artificiais, abrindo caminho para a elaboração fabril dos mesmos, por volta de 1880.

Essas grandes transformações na produção de tecidos foi completada com a invenção da máquina de costura e de bordar, em meados do século XIX.

O consumo de algodão cresce, então, de um modo prodigioso. Até 1780 era ainda muito caro e as produções de artigos de lã superavam de vinte vêzes o da fibra "indiana". Mas, um quarto de século mais tarde, o algodão conquista a primazia. A importação desta fibra, pela Inglaterra, era de 15.000.000 de libras entre 1780-85, passando para 93.000.000 em 1815 e para 270.000.000 em 1830, enquanto que as importações de lã (excluídas as safras nacionais, cujas cifras exatas são desconhecidas) eram durante os mesmos períodos, respectivamente, de 2.000.000, 10.000.000 e 32 milhões de libras.

A necessidade de algodão para a nova indústria se tornou uma exigência imperiosa, que levou países a guerras, a invasões de territórios e outras formas de luta bastante conhecidas para obtenção da preciosa matéria prima (21).

O papel histórico da indústria têxtil consiste em ter dado um impulso poderoso à divisão do trabalho, tanto na esfera nacional quanto na esfera internacional. Assim, o fiandeiro e o tecedor, antes reunidos na mesma família, são agora separados pela máquina. Antes, os países industrializavam suas próprias matérias primas, assim, a Inglaterra manipulava a sua lã; a Alemanha, o seu linho; a França, a sua sêda; as Índias Orientais e o Oriente, o seu algodão, etc., enquanto que agora a Inglaterra utilizava o algodão da Índia e ia procurá-lo em outros países, ocupando novos territórios para sua plantação, como aconteceu com o Sudão. Para transporte da matéria prima das fontes de produção ao centro elaborador e para distribuição do produto acabado aos diversos países, foi necessário ampliar o comércio internacional e para isso teve de ser dado novo impulso ao transporte. O vapor foi o grande veículo revolucionador dos transportes. Lembremos, de passagem, que a primeira travessia oceânica por um barco movido a vapor, entre a América e a Europa, foi realizada pelo "Savannar", em 1819, carregado de algodão dos Estados Unidos para a Inglaterra e a primeira estrada de ferro construída em 1830, ligando Liverpool a Manchester, era destinada principalmente a transportar algodão e panos entre as duas cidades.

A MÁQUINA A VAPOR

A substituição da ferramenta manual pela máquina, assinala a passagem da sociedade feudal para a capitalista, por isso, pode-se dizer, com Danilevsky, que a pedra angular da revolução industrial no século XVIII foi a máquina-ferramenta. O ulterior desenvolvimento da produção, entretanto, requeria uma base energética, e a realização dessa premissa coube ao motor a vapor.

Já tivemos ocasião de mencionar que as fontes da fôrça motriz nas sociedades antigas, foram o homem, o animal, a fôrça hidráulica e o vento, e mesmo assim, muito limitadas.

Estas fontes primitivas de fôrça motriz padeciam de graves insuficiências

---

17) — Danielsky, pág. 33.

18) — A. Duncker, A. Goldschmidt e K. A. Wittfogel: "História do Movimento Operário Internacional", pág. 37, Editôra Alba Rio, Sd.

19) — Danilevsky, ob. cit., pág. 39.

20) — Citado por Danilevsky.

21) — Sôbre a luta pelo "ouro branco", como passou a chamar-se o algodão, veja-se o livro de Anton Zischka: "A guerra secreta pelo algodão", edição brasileira da Livraria Globo, 1936.

e não se encontravam mais à altura das necessidades a que haviam atingido a produção, com a revolução industrial. Os defeitos principais do motor hidráulico, podem ser assim catalogados:

1 — Estava subordinado à existência de quedas dágua, limitando assim sua aplicação no espaço;
2 — Ocupando sua distribuição áreas extensas, a produção devia ser disseminado em várias localidades;
3 — A quantidade de energia disponível em cada local era fixa e restrita;
4 — As estações do ano exercem influência decisiva sôbre a potência gerada;
5 — Os motores eram relativamente pequenos;
6 — A construção era complicada, as rodas lentas e o pêso próprio muito considerável;
7 — Grande dificuldade de contrôle e de regulação.

A fôrça motriz animal é escassa e de restrita potência. Os motores a vento eram irregulares e instáveis, tornando-se por isso menos aptos que os motores hidráulicos. A nova situação exigia um motor que se ajustasse às seguintes condições:

1 — Produção de energia em qualquer lugar da terra, em quantidades independentes das possibilidades naturais e possibilidade de concentrá-la nas cidades;
2 — Os motores deveriam desenvolver grande potência;
3 — O trabalho deveria ser realizado em qualquer época do ano;
4 — O motor deveria ser universal, isto é, aplicar-se-ia indistintamente a qualquer tipo de máquina;
5 — Possibilidade de controlar e regular seu funcionamento, etc. (22).

Êstes requisitos todos foram preenchidos pelo motor a vapor e sua aplicação à máquina, que transformou completamente a face da terra.

A aplicação do motor a vapor começa nas explorações mineiras. Até o século XVIII o abundante carvão mineral na Inglaterra era obtido pelas escavações subterrâneas das minas. À medida que prosseguiam essas escavações, acumulava-se água no fundo, dificultando ou por vêzes impedindo o desenvolvimento dos trabalhos. A roda hidráulica, o motor por excelência daquela época, não era capaz de extrair a água acumulada no fundo. Impunha-se uma nova fonte de energia: a térmica.

Já mencionamos aqui a "bola de Heron" ou "bola a vapor", a primeira invenção que se conhece, onde foi utilizada a energia do vapor. Posteriormente, os trabalhos de Leonardo da Vinci, de Jacob Strada, de Vittório Zonca, de Jacob Leupold e de muitos outros, descrevem dispositivos de mecânicos europeus, na época feudal e posterior, em que, com a finalidade de imprimir movimento às rodas, são aproveitadas as fumaças quentes produzidas pela combustão da madeira ou o carvão dos fornos. Em 1615, o inventor francês, Salomão Caus, propôs ferver água num recipiente fechado, até cujo fundo chegava um tubo. A pressão que o vapor da água exercia sôbre a superfície do líquido contido naquele, obrigava-o a ascender, transbordando em forma de jôrro pelo extremo superior. O inglês, Ramsay, em 1630, obtem uma patente para "elevar água por meio do fogo nas minas profundas". Em 1699 Amonton, membro da Academia Francesa de Ciências, dá a conhecer sua *"roue a feu"*, roda de fogo, aparelho que devia ser pôsto em movimento mediante a ação da fumaça produzida pela combustão da lenha. Em 1678 o Abade Hautefeille propôs utilizar o vazio criado pelo esfriamento dos gases provenientes da explosão da pólvora em recipiente fechado, provido de válvula, para aspirar e elevar a água. Dois anos mais tarde, Huyghens, lançou a idéia — considerada comumente como o mais antigo antecedente dos atuais motores de combustão interna — de realizar o mesmo fenômeno em uma câmara ampliada munida de êmbolo (bomba a cilindro com êmbolo) (23).

Todos êstes esforços inventivos, como se pode depreender facilmente, tinham por finalidade conseguir elevar a água das minas profundas, problema que preocupou os estudiosos da segunda metade do século XVI e só conseguiu solução definitiva no começo da centúria seguinte.

Em fins do século XVII, Denis Papin, refugiado francês que morava na Alemanha, inventa uma caldeira, conhecida pelo nome de "marmita de Papin". Êste primeiro motor atmosférico de Papin estava formado por um cilindro vertical, dentro do qual se deslocava, em movimento alternado, um êmbolo, solidamente encaixado no mesmo. Mediante uma corda que deslizava sôbre duas polias, o vástago do pistão punha-se em comunicação com contrapesos. Debaixo do êmbolo, no fundo do cilindro, havia pequenas quantidades de água. Thomas Savery, na patente que obtem em 25 de julho de 1698, consegue um invento que, segundo suas próprias palavras, além de ser destinado para a elevação da água "serve também para criar uma fôrça motriz para tôda classe de trabalhos produtivos aproveitando a energia do fogo, resulta especialmente indicado para o esgotamento das minas, aprovisionamento da água nas cidades e pôr em ação fábricas mais diversas, onde não fôr possível utilizar a energia hidráulica ou a do vento" (24). "Logo depois de Savery — conta-nos Pires do Rio — em 1705, aparece o engenho de Newcomen, máquina em que o trabalho é produzido pela pressão atmosférica sôbre a face exterior de um êmbolo, em cujo cilindro se fizera o vácuo pela condensação do vapor. Êsse engenho de Newcomen, porém, era atmosférico e não a vapor, pois êste se utilizava para a produção do vácuo e não de movimento. Apesar de sua imperfeição, do preço elevado do seu trabalho pelo enorme consumo de combustível, a máquina atmosférica de Newcomen estêve em uso corrente nas minas da Inglaterra até quase o fim do sêculo XVIII (25). Finalmente, em 1769, James Watt, o genial mecânico escocês, nascido em Grenock, perto de Glasgow, consegue patentear um invento que, segundo suas próprias palavras, consistia em "diminuir o consumo de vapor e com isto de combustível, nas máquinas de fogo". Essa patente de Watt — diz Danilevsky — "abriu uma nova página na história dos motores térmicos". Todavia, apesar dessa vantagem de ordem econômica, referente ao menos gasto de combustível, o invento de Watt era ainda uma máquina de simples efeito, embora, a fim de se manter o calor do cilindro, fazer-se a admissão do vapor em ambas as faces do êmbolo. Em 1782 somente é que James Watt tira privilégio de uma máquina a vapor de duplo efeito, que se desdobrou na aplicação de casos infinitos onde se requer um motor para as

22) — Ver Danilevsky, ob. cit., págs. 92 e 93.
23) — Ver Danilevsky, ob. cit., pág. 93 e seguintes.
24) — Ver Danilevsky, ob. cit., pág. 99.
25) — J. Pires do Rio: "O combustível na Economia Universal", pág. 64, 3.a edição. Livraria José Olímpio — Rio — Sd.

diversas indústrias. O primeiro engenho de Watt aplicou-se unicamente no trabalho das minas, o segundo, porém, tinha ante si um futuro imprevisível.

Daí por diante, o uso da máquina a vapor toma um impulso considerável e rápido. Na década de 1775-1785 foram construídas, na Inglaterra, 66 máquinas a vapor, sendo 22 para minas de cobre, 17 para metalurgia, 7 para obras sanitárias e produção de vinho, 5 para minas de carvão e 2 para fábricas de tecidos de algodão; na década seguinte, entre 1785 e 1795, a produção de motores passa para 144, dos quais 47 para tecelagem do algodão e 22 para minas carboníferas; em 1800 a Inglaterra possuía já 321 máquinas a vapor com uma potência conjunta de 5.210 HP. O quadro abaixo

POTÊNCIA INSTALADA EM HP.:

ANOS	ALEMANHA	INGLATERRA	E.E.U.U.	MUNDO
1840.....	40.000	620.000	760.000	1.600.000
1870.....	2.500.000	4.000.000	5.000.000	16.000.000
1896.....	8.000.000	13.000.000	18.000.000	66.100.000

mostra a evolução da potência instalada em HP.:

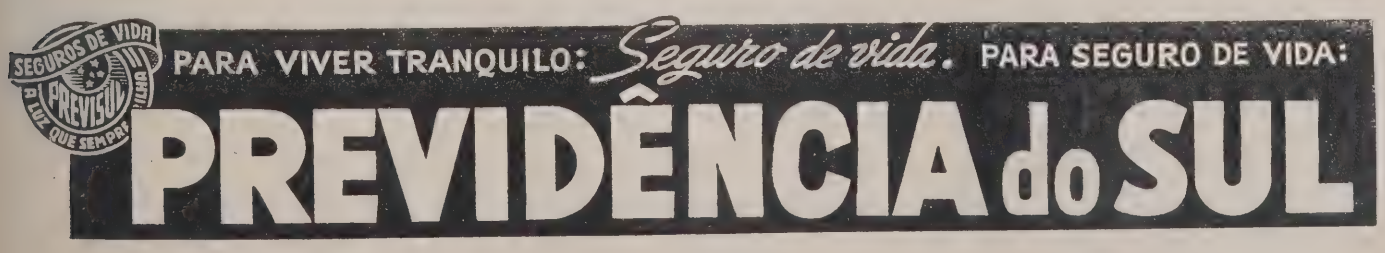
Karl Marx diz "a máquina a vapor é a mãe das cidades industriais", e Danilevsky, tratando da função histórica das máquinas a vapor, escreve: "Desde que o motor a vapor alcançou sua forma mais aperfeiçoada, foi possível fundar um sistema mecânico automático, em que as máquinas operatrizes representavam órgãos de trabalho de um motor central. Só com a sua aparição puderam progredir livremente os sistemas das máquinas" (27). Dêsse modo puderam ser criadas as cidades industriais independentes das quedas dágua e da variabilidade dos ventos. Instalava-se uma potência geradora de energia onde se quisesse, com a fôrça que se quisesse, e sem depender das estações do ano.

EVOLUÇÃO DA TÉCNICA METALÚRGICA

Com o aparecimento das máquinas têxteis e das máquinas a vapor, a revolução técnica tinha de surgir na produção dos metais, pois a velha técnica metalúrgica mostrava-se incapaz de satisfazer às crescentes necessidades de metal.

Os primitivos fornos metalúrgicos da antiguidade, que passaram sem grandes alterações para o feudalismo, requeriam um processo prolongado e o consumo de combustível era elevadíssimo, porque devia repetir-se várias vêzes a fusão do metal a fim de eliminar os vestígios da canga. Em certos lugares da Índia gastava-se 12 quilogramas de carvão de lenha e 8 quilogramas de mineral para se obter 1 quilograma de fundição em primeira fusão. O crescimento das necessidades levou à construção de fornos maiores, de maior altura, o que implicou na necessidade de dotá-los de sopradores mais potentes e aperfeiçoados. Se anteriormente a energia muscular do homem era suficiente para pôr em funcionamento os foles, depois tornaram-se indispensáveis as rodas hidráulicas. O primeiro passo nesse sentido foi constituído pelo forno de mufla, "schtuckhoffen", onde o processo de fusão sofria alterações essenciais, rendendo ao mesmo tempo maior quantidade de metal por fornada, que, apesar disso, era ainda insuficiente, pois a pouca altura não permitia ser aproveitado integralmente o combustível e o calor desenvolvido. Para corrigir êstes defeitos construíram-se então fornos mais altos, os "blowhoffen", forja catalã, cuja altura alcançava a três metros. Nestes fornos a produção de metal atingia a 30 e 35 quintais em cada vinte e quatro horas. Êste resultado era obtido não somente com o emprego das rodas hidráulicas, mas foi preciso recorrer a um aperfeiçoamento dos foles de ar. A inovação fundamental, entretanto, consistiu nas modificações introduzidas no próprio processo da fusão, pois começaram a sofrer alternações camadas de mineral, fundente e combustível, graças ao qual foi possível desenvolver um trabalho contínuo, que se impunha pelas dificuldades postas em prática, inerentes a fornos tão altos. Em consequência do puxamento forçado e das grandes dimensões do aparelho obtiveram-se temperaturas muito elevadas, conseguindo-se dêsse modo a incorporação do carbono ao ferro liberto do seu mineral. Chegou-se assim à produção de fundição líquida. No comêço esta era considerada como produto indesejável, porque seu alto teor em carbono tornava-o impróprio para ser batido, mas em pouco tempo foram encontrados processos que tornaram possível modelar a fundição e desde então seu uso generalizou-se. Quando se aprendeu a trabalhar com o novo material, chegou-se à construção de fornos altíssimos, conhecidos pelo nome de altos fornos, cuja função específica era precisamente a de produzir fundição (28).

O consumo da lenha para a produção do carvão necessário aos altos fornos era enorme, obrigando à devastação de verdadeiras florestas na Inglaterra, país de poucas florestas, o que levou a Rainha Isabel, em 1554, a promulgar uma lei vedando a derrubada de árvores porque prejudicava os arsenais de construção naval, num país de navegantes, rodeado de mares. Esta lei foi seguida de outra, pouco depois, proibindo a construção de forjas nos condados do sul. As primeiras tentativas para uso nos altos fornos de uma rocha abundantíssima na Inglaterra, a hulha, vendida em Londres sob o nome de "sea-coal",

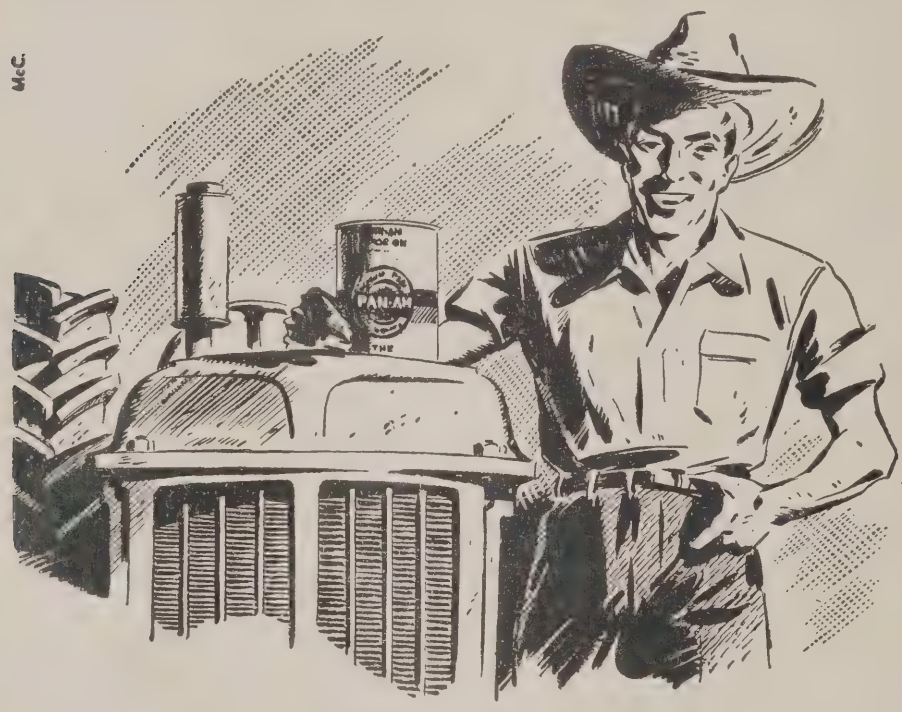


vinda de Newcastle, por mar (daí o seu nome), não deram resultados. Isso levou a uma diminuição da produção de ferro na Inglaterra, obrigando-a a importar ferro da Espanha, Suécia, América, Alemanha e França, países melhor providos de florestas. Um industrial inglês escrevia, em 1720: "Depois da lã, o ferro é o principal fundamento da indústria inglêsa. A Inglaterra consome anualmente umas 30.000 toneladas de ferro, de cuja quantidade — devido à escassez de carvão vegetal — estamos obrigados a adquirir aos nossos vizinhos 20.000 toneladas, pagas em moeda corrente, à razão de 10 libras esterlinas por tonelada. Chega-se assim a uma despesa anual de 200.000 libras esterlinas, não obstante existirem em nosso solo quantidades de mineral de ferro mais do que suficientes para cobrir os pedidos. A dificuldade estriba na falta de lenha para carbonizar" (29). Foi nessa emergência que Abrão Darby, em 1753, "revivendo velhas tentativas de outros mestres de forja, tivera a idéia de cozinhar o carvão de pedra em vaso fechado antes de o empregar no alto forno. O resíduo dêsse aquecimento foi o "coke", que Abrão Darby pôde empregar no alto forno como se fôsse o próprio carvão de madeira! Resolvera, dessa maneira, o problema do mestre de forja inglês; nunca mais êle teria falta de combustível. Era a resolução do problema nacional da própria Grã-Bretanha, cujo brilho no futuro se garantia nesse momento da história siderúrgica (30).

O resultado dêsse invento de Darby pode ser ligeiramente expresso nestas cifras: em 1740 a Inglaterra produzia tão somente 17.350 toneladas de ferro gusa, nos 59 altos fornos que trabalhavam; depois do invento de Darby, em 1756, o número de fornos passou para 121 e a produção de ferro gusa elevou-se para 125.079 toneladas. O consumo de carvão de pedra que fôra de 2.612.000 toneladas em 1700, subia para 10.080.000, em 1800.

Descoberta a técnica da fundição com o "coke", os altos fornos puderam satisfazer amplamente as necessidades do mercado de ferro fundido, desenvolvido impetuosamente para a construção de máquinas, dos engenhos de guerra e do transporte. Mas, estas exigências do mercado não se limitavam apenas à quantidade, interessando também a "qualidade" do produto, em primeiro lugar a sua maleabilidade, de que careciam as fundições.

Até fins do século XVIII o único método para converter a fundição em ferro maleável, era o crisol. Consiste êste procedimento em oxidar primeiro os componentes da fundição mediante o exigênio do ar insuflado pelos foles. Concluída essa primeira fase, volta-se a fundir o metal em crisol com o agregado de fundentes cujos componentes ricos em oxigênio auxiliam o ar a realizar sua obra. Repetida esta operação várias vêzes, obtem-se um metal quase que isento de carbono e perfeitamente maleável. Êste processo metalúrgico a crisol é muito demorado, presta-se para elaborar pequenas quantidades e dá um produto muito heterogêneo, que em parte se assemelha ao ferro, e em outras ao aço, etc. Além disso, implica êle em enorme gasto de fôrça de trabalho, devido à necessidade de reiterar a mesma operação vá-



OS OPERADORES DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS SABEM —

...que o atrito é o maior inimigo das máquinas e tratores. E sabem tambem que, para evitar o atrito, os óleos e graxas PAN-AM possuem os requisitos de alta qualidade e grande rendimento. Faça o que fazem os entendidos — proteja sua maquinaria agrícola com lubrificantes PAN-AM.

PAN-AM

THE CALORIC COMPANY

26) — Danilevsky ob. cit., págs. 120, 121 e 145.
27) — Ob. cit. págs. 131 e 132.
28) — Ver Danilevsky, ob. cit., cap. "O desenvolvimento da técnica metalúrgica".
29) — Citado por Danilevsky, ob. cit., pág. 157.
30) — Pires do Rio, ob. cit., pág. 63.

rias vêzes. A tarefa da segunda metade do século XVIII consistia em encontrar o método que permitisse isolar o combustível do metal, durante o processo metalúrgico. Essa foi a missão da *pudelagem*, que se deve a Henry Cort, que teve como predecessores os irmãos Thomas, George Cranadge e Peter Unions, sendo êste último o verdadeiro inventor do sistema, pôsto que Cort, mantendo o mesmo sistema de Unions, não fêz mais do que introduzir nêle algumas modificações, como a supressão do sôpro do ar. Graças, entretanto, a Cort a pudelagem adquire aplicação industrial.

O desenvolvimento da metalurgia e os estudos para seu aperfeiçoamento contribuíram de modo notável para o progresso da ciência. Buffon realiza uma série de experiências para determinar a viscosidade do ferro. O descobrimento da natureza dos fenômenos térmicos que se desenvolvem durante o processo metalúrgico, relaciona-se com o estudo do calor em geral, e dêsse modo Sheele, Lavoisier, Fourcroix e outros elaboram os fundamentos dos conhecimentos termo-dinâmicos do século XIX. O estudo da capacidade calorífica conduz à criação do colorímetro. Wedgewood introduz na técnica metalúrgica o pirômetro para medição das temperaturas elevadas. Franklin e outros estudam a condutibilidade elétrica do ferro, enquanto os trabalhos de Preastley, Cavendish, Lavoisier e Blake lançam os alicerces da química científica. Com a introdução dos métodos de Bressemer, Thomas e Martin, na segunda metade do século XIX, é dado outro impulso à produção de ferro, fazendo aumentar o consumo e ampliar sua utilização nos vários países do mundo. "A grande indústria impulsava o desenvolvimento da metalurgia e a modernização desta permitia difundir rapidamente o uso dos metais em tôdas as atividades industriais, de modo especial na fabricação de máquinas-ferramentas". De tal modo cresceu e se aperfeiçoou a técnica metalúrgica, que, com a adoção do "coke" para o alto forno, o pré-aquecimento do ar, a pudelagem, o aproveitamento dos gases perdidos, o reequipamento técnico dos processos metalúrgicos tornaram possível um desenvolvimento extraordinário do ferro e dêsse modo fabricar com ferro um grande número de utilidades que antes eram feitos de madeira ou de pedra. O ferro cria novos ramos industriais até então ignorados. A velha máquina de madeira para elevar pesos foi substituída pela máquina operatória, fabricada integralmente de ferro. A crescente difusão das máquinas, e de sua indústria construtora, deu lugar a novos pedidos de metal. Surgem Faculdades de Minas e Metalurgia, a literatura sôbre questões metalúrgicas aumenta e fundam-se dezenas de novas instituições científicas para aprofundar seus problemas, até que com as organizações monopolísticas modernas aparecem os gigantescos laboratórios técnico-científicos da atualidade.

A produção e o consumo de metais tornam-se então uma questão vital para as nações e pela sua quantidade se mede o grau de adiantamento de um povo, sua capacidade de defesa e de trabalho, seu progresso, em suma.

The
FIRST NATIONAL
BANK *of* BOSTON
Fundado em 1784

Depósitos, Cauções, Descontos, Cambio, Cobranças, Cartas de Crédito para Importação, Guarda de Valores, Cofres de Aluguel e todos os demais serviços bancarios.

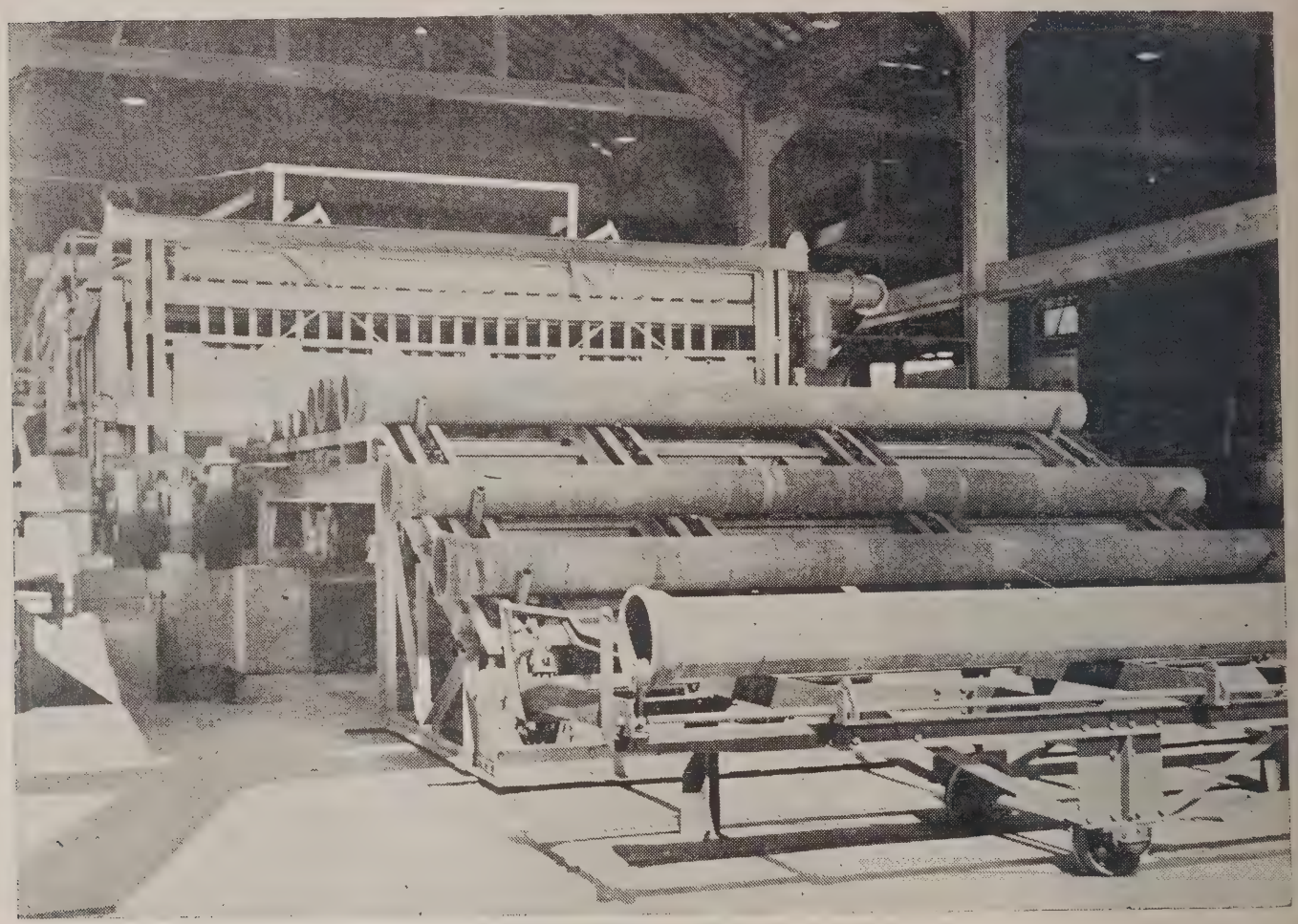
Rio de Janeiro
Avenida Rio Branco, 18

São Paulo:
Rua 3 de Dezembro nº 50

Santos:
Rua 15 de Novembro nº 72

CIA. FERRO-BRASILEIRO S. A.

Capital de Cr$ 100.000.000,00



Tubos de ferro fundido de 50 a 600 m/m com 6 metros de comprimento. Fundição mecanizada — Gusa

Tubos e peças "Metalit" para instalações sanitárias.
Estoque permanente no Depósito. Rio - 175, Av. Francisco Bicalho

USINAS E SEDE SOCIAL EM CAETÉ (MINAS GERAIS)

ESCRITORIO ADMINISTRATIVO E COMERCIAL: AVENIDA NILO PEÇANHA, 26

RIO DE JANEIRO

Realidade Cearense

Carnaubais belíssimos perlongam os rios cearenses por dezenas e dezenas de léguas.

O Ceará é um dos Estados do Nordeste Oriental. Situa-se a poucos graus ao sul do Equador, pois é alcançado em cheio pelos paralelos 4 e 6. Encontra-se em plena região semi-árida, embora não se localizem em seu território as estações menos pluviosas do País. Sujeito, embora, a sêcas periódicas, o Ceará adquiriu uma fama que não merece, não servindo para desmentí-la nem mesmo o volume relativamente considerável de suas exportações. Essa fama muito lhe tem prejudicado o desenvolvimento.

Procuro, aqui, malgrado a escassez de espaço de que disponho, por os pontos nos ii, mostrando que a província vale bem mais do que geralmente se pensa. Recursos, possibilidades econômicas não lhe faltam. Tem-lhe faltado, porém, um plano bem estruturado que lhe permita aproveitar tôda a sua grande capacidade de produção. Não lancemos sôbre a natureza a culpa dos homens.

ASPECTOS

O Planalto Brasileiro alcança as fronteiras do Ceará com as Serras Ibiapaba, Araripe, Apodi, Pereiro e outras, tôdas com menos de 1.200 metros de altura, formando, quase sempre, extensos e férteis chapadões, de temperaturas agradáveis e pluviosidades acima de 1.000 milímetros. Cobriam-se de grandes florestas, verdadeiras, destruídas, hoje, na maior parte. No interior, alteiam-se serras numerosas, ligadas aos planaltos fronteiriços ou isoladas na planície. Contam-se, como maiores, mais altas, mais pluviosas, mais férteis, as de Baturité, Aratanha, Maranguape, Me-

ruoca, Uruburetama e Matas. Como as anteriores, revestiam-se de grandes e esplêndidas florestas, destruídas, infelizmente, em grande parte. Percorrem-nas numerosos cursos dágua perenes que degringolam inaproveitados montanhas abaixo, apresentando desníveis, não raro, de centenas de metros.

A pluviosidade média das serras eleva-se a 1.360 milímetros anuais, alcançando na Meruoca os 1.800 milímetros. Avalia-se melhor a importância dessa pluviosidade quando se sabe que Niterói recebe, anualmente, em média, 1.225 milímetros, Piracicaba, no Estado de São Paulo, uns 1.250, e Belo Horizonte uns 1.500. A riquíssima Província de Buenos Aires, donde saem uns 40% do que produz a Argentina, tem uns 800 milímetros de pluviosidade média.

Extensas, férteis, pluviosas, de clima muito semelhante ao das montanhas do Espírito Santo, as serras cearenses estão por ser intensa e devidamente aproveitadas. O homem, até agora, tem mais destruído do que organizado e produzido. Ainda nem de longe se pensou, por exemplo, no contrôle às erosões.

As serras e planaltos acham-se e formam uma região de altitude em regra inferior a trezentos metros, que vai baixando ainda mais, à proporção que se aproxima do litoral.

E' uma zona ondulada, áspera, enxuta, savana que se desata por dezenas e dezenas de quilômetros, ora mais, ora menos arborizada. Se o sólo é escasso, as árvores rareiam e se reduzem a sub-árvores e arbustos. Quando o solo melhora, nas baixadas e mesmo em chapadas areno-argilosas, a vegetação arbórea toma alento e cresce em árvores médias e grandes, formando densas caatingas onde não faltam madeiras de primeira ordem.

Região de solo pouco permeável é atravessada, como tôdas as do mesmo tipo, por um número enorme de cursos dágua. Tôda dobra de cerros encerra um regato, sêco durante a maior parte do tempo, cheio de água rumorosa e espumejante em três a cinco meses do ano. Os riachos deslizam em vales mais ou menos amplos, e são perlongados por fímbrias de aluviões extremamente férteis. Além vão os rios largos de dezenas ou de centenas de metros, descendo para o mar através de várzeas amplas e férteis, salpicadas de lagoas e revestidas de carnaubeiras ou de enormes oiticicas, onde o machado não abriu claro para os milharais, feijoais, algodoais e mandiocais.

Embora o Jaguaribe tenha uns 760 quilômetros de curso, o Acaraú uns 360 e vários outros alcancem ou ultrapassem de muito os cem ou duzentos quilômetros, o certo é que todos êles são periódicos. Enfartados de água durante meses, ameaçando as populações ribeirinhas, inundando, não raro, quilômetros e quilômetros de aluviões ferazes, reduzem-se a rosários de poços no período mais sêco do ano.

Essa região, a planície ou sertão, tem, em média, uns 820 milímetros de chuvas anuais, enquanto a Província de Cordoba, na Argentina, tem 675, o Pampa fértil 425, o Pampa árido 225, e haja enormes extensões dos Estados Unidos, da Austrália, da Espanha e da União Sul Africana, recebendo 500 ou muito menos milímetros, de pluviosidade anual média.

A planície é a região assolada pelas sêcas periódicas — umas dez por século. E' a zona que os açudes vão transformando econômicamente, e transformariam muito mais depressa se mais técnicamente se estivesse trabalhando no Ceará.

Mais para o norte, se alarga do Rio Grande do Norte ao Piauí, por uns setecentos quilômetros, a grande planície litorânea. Baixa, chata, recortada pelos trechos inferiores de muitos cursos de água, dos quais os menores são muitas vêzes perenes, lacustre em vários trechos, tem solo profundo, permeável, embora, quase sempre, pouco fértil. Recebe, anualmente, em média, uns 1.310 milímetros de chuva. O município de Fortaleza tem média superior a 1.400 milímetros. Florestas, arrasadas, quase totalmente, revestiram-na outrora.

Há, aí, carnaubais, pomares, canaviais, mandiocais, hortas e capineiras.

E' a zona da criação de gado holandês semiestabulados.

Em que pese a relativa abundância de meios de transportes, a existência de Fortaleza, cidade próspera, de crescimento rápido, que se aproxima aceleradamente dos trezentos mil habitantes, a pluviosidade grande e distribuída com certa regularidade, é o litoral região ainda péssimamente aproveitada pelo homem, que aí tem muito mais destruído do que construído. E suas possibilidades econômicas são bem grandes, pois se trata de ampla região plana, fácil de trabalhar mecânicamente, e dispondo de pluviosidade suficiente e distribuída com bastante regularidade nuns seis meses do ano.

TRANSPORTES

O Ceará é servido pela Rêde de Viação Cearense que tem duas estradas de ferro: a Estrada de Ferro de Baturité e a Estrada de Ferro de Sobral. Há vários ramais. O mais importante é o de Itapipoca, que ligará Fortaleza a Sobral e que estará concluído ainda êste ano. O Ramal da Paraíba, ainda em construção, ligará a Rêde de Viação Cearense com a Great Western, que serve o Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas. Já se encontra em tráfego até Patos, município paraíbano grande produtor de algodão. O trecho Patos-Campina Grande está em construção. Paralisou-se, infelizmente, a construção do ramal que ligará Crateus a Terezina. Urge reiniciá-lo.

Serão ao todo, no fim do ano, uns 1.350 quilômetros de via de bitola de um metro, com escasso e precário material rodante. A produção ainda é pequena, menos de metade do que poderia e deveria ser. Mesmo assim, os armazens de algumas estações estão abarrotados, durante meses, de produtos a transportar, principalmente de gêneros alimentícios. Os prejuízos não são de molde a animar os produtores a um esfôrço maior.

Ultimamente o Govêrno está reaparelhando a Rêde de Viação Cearense — um modo eficiente de

contribuir para o progresso da província.

Outros ramais ferroviários se fazem mister. Fortaleza deve ligar-se a Natal por estrada de ferro que passe em Messejana, Aquiraz, Cascavel, Jaguarana, Mossoró e Epitácio Pessoa. Já há estrada de ferro entre Epitácio Pessoa e Natal. Tôda a região servida apresenta grandes possibilidades econômicas.

De Crateus, em direção a Tauá e Crato, deveria construir-se um ramal ferroviário, a fim de vivificar uma das zonas menos aproveitadas do nordeste do Brasil, embora com grande vocação à pecuária.

Seria ainda interessante ligar Itapipoca a Acarau, Crateus a Quixeramobim e Crato a Petrolina, sôbre o Rio São Francisco e em frente a Juazeiro.

O Ceará possui alguns milhares de quilômetros de boas estradas de rodagem construídas pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas. Como estradas de terra, são magníficas, principalmente as mais novas. Destaquemos a Fortaleza-Terezina, com uns 600 quilômetros, estrada bem lançada e bem construída, que aproximou de maneira extraordinária Terezina e Fortaleza, com grandes benefícios econômicos. E a Transnordestina, que vai de Fortaleza a Salvador, na Bahia, atravessando trechos de grande potencial econômico.

As rodovias estão permitindo a existência de linhas de ônibus em todos os sentidos.

IRRIGAÇÃO

A irrigação é o maior problema cearense, pois sub-úmida ou semiárida é a maior parte de sua área. Ademais as chuvas se distribuem na planície do interior — o sertão — apenas em quatro a cinco meses, e sua distribuição varia muito de um ano para outro. A irrigação cria regiões perenemente produtoras e evita que se percam, às vêzes, safras grandes pela falta de uma única chuva.

A irrigação se faz com a água de alguns riachos perenes que nascem nas serras e chapadas e descem à planície, e com a dos açudes construídos principalmente pelo Departamento Federal de Obras Contra as Sêcas. O Departamento constroi açudes públicos, exclusivamente à sua custa. Constroi, também, açudes em cooperação com os fazendeiros. O Govêrno do Ceará iniciou a construção de açudes pequenos em cooperação com os fazendeiros. E há os fazendeiros que os construiram por sua própria conta. De qualquer forma, não cessa a construção de açudes no Ceará. Há sempre algumas dezenas em obras. E anualmente mais algumas dezenas passam a acumular a água das chuvas.

Atualmente, os maiores açudes construídos são: General Sampaio, com 322 milhões de metros cúbicos; Lima Campos, com 58 milhões; Riacho do Sangue, com 68 milhões; Choró, com 142 milhões; Cedro, com 125 milhões; Jaibara, com 104 milhões; Forquilha, com 50 milhões; Tucunduba, com 40 milhões; Acarau-Mirim, com 40 milhões; Acarape do Meio, com 34 milhões; Joaquim Távora, com 24 milhões; Santo Antônio de Russas, com 24 milhões; Pombas, com 20 milhões. O maior açude particular tem 7.553.000 metros cúbicos. E' o Patos. A capacidade total dos açudes construídos aproxima-se de um bilhão e quinhentos milhões de metros cúbicos.

Entre os projetados, salientemos os açudes Orós, Santa Cruz, e Poços dos Paus.

O Orós deverá acumular uns três bilhões e seiscentos milhões de metros cúbicos dágua — mais do que a Bahia de Guanabara. Medirá uns 45 quilômetros de comprimento máximo, e outros tantos de largura. Terá 18 metros de profundidade média e 53 metros de profundidade máxima.

Além de irrigar, os açudes fornecem grande quantidade de peixes. Há um serviço especial de piscicultura cuidando da aclimação de peixes da Amazônia e do São Francisco e do peixamento dos açudes. Uma nova piscicultura tropical surge em terras brasileiras.

Os açudes podem contribuir para a eletrificação do Ceará.

A influência da açudagem já é sensível nas estatísticas das produções vegetais e animais, embora os açudes, de uma maneira geral, ainda continuem mau aproveitados, em parte por faltarem ainda muitos canais de irrigação, e em parte por não saberem as populações agricultar intensamente as terras irrigadas.

Neste setor, faz-se mister, parece-me, ativar as construções dos açudes, de modo a terminar, no mínimo, cem, anualmente, entre grandes, médios e pequenos; apressar a construção dos canais de irrigação que ainda faltam; aproveitar melhor as áreas irrigadas, desapropriando as não cultivadas, ensinando noções de rega aos que estão cultivando; introduzindo culturas mais lucrativas; distribuindo algumas dezenas de lotes a colonos provenientes das terras irrigadas do sul da Espanha, onde, no verão, os calores são maiores do que no nordeste; intensificando os trabalhos de peixamento.

ELETRIFICAÇÃO

Quando se sabe que um quilowatt equivale ao trabalho de vinte e sete operários, não se pode deixar de pensar em eletrificação na determinação do potencial econômico de uma região. Sem eletrificação, o Ceará será sempre um Estado em condições de inferioridade, embora possa, de muito, melhorar o atual padrão de vida dos que o habitam.

Deve-se, em primeiro lugar, recorrer à pouca energia hidraulica existente, aproveitando-se escrupulosamente todos os riachos perenes que descem das serras e planaltos. Se a água é pouca, em compensação os desníveis são, às vêzes, muito grandes, pois os há até com mais de trezentos metros. Em que pese a falta de eletricidade, quase todos êstes desníveis estão desaproveitados, e não há mesmo, no momento em que o mundo inteiro cuida de eletrificação, um plano de aproveitamento.

A água das quedas seria consideràvelmente aumentada pela construção de barragens nas montanhas, pelo reflorestamento das bacias hidrográficas, pelo desvio de ribeirões da bacia do Parnaíba para as dos Rios Acarau e Coreau.

Alguns dos açudes já existentes podem fornecer energia elétri-

ca. As águas passariam pelas turbinas antes de descer para os canais de irrigação.

O engenheiro Henrique Novais, senador pelo Espírito Santo, calcula que o açude Orós poderia movimentar turbinas com a potência de vinte mil quilowatts — duas vêzes o atual potencial de Fortaleza, que aliás é absolutamente insuficiente e está provocando a instalação de motores pelas maiores emprêsas industriais.

A uma certa distância dos maiores centros urbanos e das estradas de ferro, há ainda muita lenha, lenha suficiente para a instalação de um número considerável de locomóveis e motores a gás pobre. O reflorestamento sistemático que se inícia, embora ainda em pequena escala, e a aplicação de processos outros de silvicultura, poderão não só manter a atual área florestada, como acrescê-la consideràvelmente, como se faz mister, em que pese um grande aumento do consumo de seus produtos.

Pelo menos agora, é perfeitamente econômica a eletrificação por meio de instalações que queimem óleo mineral.

RIQUEZAS MINERAIS

O Ceará é muito mais rico em minérios do que se pensava anteriormente. E essa opinião mais favorável surge aos poucos, de observações díspares, pois nunca o Govêrno do Estado se preocupou em articular-se com o Ministério da Agricultura para o estudo sistemático das possibilidades de seu subsolo. Sabe-se, porém, que há grande cópia de bons minérios de ferro em vários municípios, entre os quais Santa Quitéria, Sobral e Granja. Em Chaval, distrito de Granja, as jazidas se encontram a poucos quilômetros de um pôrto profundo, na embocadura do Rio Timônia. Até agora, nada se fêz pelo aproveitamento dêsses minérios.

No sopé da Serra do Araripe, que tem 180 quilômetros de comprimento, afloram, por dezenas e dezenas de quilômetros, espessas jazidas de calcáreo, gipsita e xisto betuminoso.

Vejamos o resultado de uma análise do calcáreo:

Perda ao fogo	43,4%
Resíduo insolúvel	0,2%
Óxidos de ferro e alumínio	0,9%
Óxidos de cálcio	54,4%
Óxido de magnésio	0,6%
Porcentagem provável de calcita	97,10%

A análise da gipsita deu o seguinte resultado:

Resíduo insolúvel, sílica	0,1%
Perda ao fogo	21,0%
Anidrido sulfúrico (SO_3)	45,5%
Óxido de cálcio (CaO)	33,0%
Óxido de magnésio (MgO)	traços
3.º grupo (Fe_2O_3 - Al_2O_3)	"
Cloretos (Cl)	ausência
Total	**99,6%**

A amostra continha 97,6% de sulfato de cálcio hidratado ($CaSO_4 \cdot 2H_2O$).

Vejamos agora a análise do xisto betuminoso.

Destilação	20,2%
Água	10,3%
Semicoque	67,2%
Gazes e perdas	2,5%
Análise imediata:	
Unidade (105° C)	3,1%
Matéria volotil (A.B.N.T.)	44,3%
Cinzas	50,0%
Enxofre	2,8%

Malgrado a abundância e a excelência da matéria prima, ainda não existe uma fábrica de cimento no Ceará. Ainda não se cogita, também, da destilação do xisto, em que pese a necessidade grande e crescente de combustível líquido.

Produz-se sal de cozinha, embora em quantidade muito inferior às possibilidades — umas 50 mil toneladas.

Durante a última guerra houve uma exploração razoável de minérios diversos, semiraros, que foram exportados para os Estados Unidos.

Há cobre na Ibiapaba, e ouro em pontos diversos.

A PECUÁRIA

O Ceará, como todo o Nordeste, zonas úmidas excluídas, tem grande vocação para a pecuária. As pastagens nativas — uma providencial mistura de gramíneas finas e de leguminosas de primeira ordem — fornecem ótima forragem durante a estação úmida e o início da estação sêca. Então gramíneas e leguminosas secam após sementarem, reduzindo-se a bagaço celulósico, paupérrimo de substâncias nutritivas. Verdade é que no início da estação sêca, perdem as fôlhas as árvores tropófitas. As análises bromatológicas procedidas nestas fôlhas mostrou possuírem elas, então, estranha quantidade de proteina, que as torna, pelo menos as de algumas espécies, comparáveis ao feno de alfafa. Tal explica o fato das cabras e ovelhas engordarem extraordinariamente quando da queda das fôlhas. Há, assim, uma época de pletora de boa alimentação, seguida de um período de forragens ruins e escassas. Fato semelhante acontece em quase tôdas as grandes zonas pecuárias do mundo. Não devemos esquecer que a sêca, ora com mais ora com menos intensidade, reduz a produção de pastagens no centro, no sul e no oeste do Brasil; que fenômeno semelhante se verifica na Argentina, na União Sul Africana e na Austrália, por exemplo; que o frio e a neve destroem, durante meses, as pastagens da Europa central e setentrional, bem como iguais zonas dos Estados Unidos. Na maior parte da Península Ibérica e no setentrião da África — Marrocos, Argélia e Tunísia — além dos frios e neves do inverno, há os longos verões secos, que criam um segundo período de escassez de forragens, no ano. A pecuária é grande e próspera em tais regiões porque se guarda, sob a forma de feno e silagem, parte da forragem da estação em que existe com abundância. No Ceará, pouco se tem feito em matéria de silagem e fenação. Praticamente, nada. Há, porém, os açudes que, multiplicados, criam áreas perenemente fecundas, e os pastos arbóreos — canafístulas, camunzés, etc. — que já se vinham plantando e agora se plantam em maior quantidade, graças à ação do Serviço Florestal do Ministério da Agricultura. O resultado dêstes dois fatôres, que corrigem à falta de chuvas no período sêco, tem sido um aumento considerável na pecuária, como é fácil observar pelos dados do quadro I.

Não houve diminuição de rebanhos. O aumento de todos êles, em vinte anos, foi grande, firme, quase espetacular.

Vejamos o que aconteceu com os rebanhos mineiros no mesmo período, no quadro II.

Houve ligeiro aumento no rebanho de bovinos. Os outros reduziram-se quase catastroficamente.

Vejamos os rebanhos paulistas, no quadro III.

Diminuíram os equinos, ovinos, caprinos e suinos. Aumentaram os outros gados, o aumento porém, foi muito inferior ao cearense.

Para terminar, examinemos o que numericamente se passou com os gados brasileiros, tomados em seu conjunto, no mesmo período. (Vide quadro IV).

Diminuiu o número de equinos. Os outros gados aumentaram, alguns consideravelmente, embora em proporções inferiores aos cearenses.

Se os rebanhos brasileiros tivessem tido as mesmas porcentagens de aumento observadas nos cearenses, o censo de 1940 teria encontardo no nosso país 58.553.000 bovinos; 7.922.000 equinos; ..... 4.343.000 asininos e muares; .... 13.817.000 ovinos; 9.773.000 caprinos; 43.735.000 suinos. A nossa situação em matéria de alimentação seria outra. Em vez de racionar o consumo da carne, durante a guerra, no Rio e em São Paulo, teríamos concorrido mais intensamente com a Argentina nos mercados europeus.

Mas a pecuária cearense, apesar do progresso realizado, longe está de ter atingido o seu ponto máximo. Faz-se mister introduzir milhares de reprodutores que dêm melhores qualidades aos seus gados; o plantio de manipeba, os pastos arbóreos, irrigações mais amplas com açudes e a água do subálveo dos rios periódicos podem contribuir, para dobrar, em dez anos, o número dos bovinos, suinos, caprinos e ovinos, aumentando de muito a atual produção de carne e leite, de modo a abastecer melhor o consumo interno e permitir a existência de sobras exportáveis.

QUADRO I

REBANHOS CEARENSES	1920	1940	Porcentagem de aumento
Bovinos	580 028	991 904	70,8
Equinos	122 944	184 418	50,8
Asininos e muares	117 793	272 159	132,4
Ovinos	393 558	682 222	74,1
Caprinos	430 743	1 017 364	91,8
Suinos	183 737	574 224	231,6

QUADRO II

REBANHOS MINEIROS	1920	1940	Porcentagem de aumento ou diminuição
Bovinos	7 333 109	7 686 245	4,8
Equinos	1 145 568	801 018	30,0
Asininos e muares	384 862	241 135	37,2
Ovinos	310 938	163 331	47,4
Caprinos	203 102	120 696	40,9
Suinos	4 870 549	2 563 142	47,5

QUADRO III

REBANHOS PAULISTAS	1920	1940	Porcentagem de aumento ou diminuição
Bovinos	2 441 989	3 174 453	30,0
Equinos	489 803	470 453	0,3
Asininos e muares	326 079	365 522	9,5
Ovinos	96 885	64 684	33,3
Caprinos	252 771	138 969	45,2
Suinos	2 939 158	2 671 138	8,9

QUADRO IV

REBANHOS BRASILEIROS	1920	1940	Porcentagem de aumento ou diminuição
Bovinos	34 271 324	34 392 419	0,3
Equinos	5 253 699	4 677 094	10,1
Asininos	1 865 259	2 129 395	14,6
Ovinos	7 933 437	9 285 118	69,9
Caprinos	5 087 655	6 520 352	28,1
Suinos	16 168 449	16 839 192	4,1

A AGRICULTURA

O Ceará tem grandes possibilidades agrícolas. A sua produção atual, embora pequena, é maior do que a de vários outros Estados e a de todos os Territórios. Infelizmente, a escassez de máquinas agrícolas, a insuficiência de técnicos, os medíocres conhecimentos da agricultura moderna, a minguada produção de mudas e enxertos não têm permitido um desenvolvimento maior da lavoura. Entre outros fatôres que impedem uma produção maior, há o financiamento imperfeito e os transportes que nem sempre dão vasão às atuais e bem minguadas safras.

Vejamos alguns dados estatísticos sôbre a produção agrícola do Ceará no quinquênio 1942-1946. (Vide quadro V).

A produção, como se vê, é variada, mostrando assim, até certo ponto, as possibilidades agrícolas da província, mas pequena, pois ainda não se cogitou seriamente de fomento, se excetuarmos algo já realizado pelo Ministério da Agricultura.

O valor da produção também é pequeno, como se pode ver no quadro VI.

QUADRO V

ANOS		1942	1943	1944	1945	1946
Abacaxi	fruto	810 000	890 000	1 428 000	1 966 000	1 872 300
Algodão descaroçado	ton	19 048	27 071	27 665	26 869	29 199
Alho	kg	...	...	...	7 380	10 950
Amendoim com casca	kg	...	...	134 240	261 620	457 180
Arroz com casca	sc.60 kg	250 000	310 500	388 713	248 540	394 951
Banana	cacho	1 000 000	1 200 000	3 000 000	4 912 000	5 375 325
Batata doce	ton	...	...	30 802	12 251	7 064
Batata inglêsa	ton	8 000	5 000	121	139	179
Café beneficiado	sc.60 kg	80 000	73 625	67 160	72 316	93 343
Cana de açúcar	ton	675 000	642 600	644 895	624 848	883 608
Caroço de algodão	"	44 445	63 166	54 491	52 923	57 514
Côco	fruto	3 000 000	7 690 000	6 726 600	7 348 900	7 384 200
Fava	sc.60 kg	...	...	5 983	6 513	7 104
Feijão	sc.60 kg	220 000	350 000	280 896	324 175	730 439
Fumo em fôlha	kg	1 200 000	937 000	1 792 695	1 405 575	999 645
Laranja	caixa	90 000	110 000	165 453	143 761	180 065
Mamona	kg	25 000 000	27 440 700	31 914 660	41 414 240	37 753 514
Mandioca	ton	360 000	274 680	442 583	522 758	598 464
Milho	sc.60 kg	920 000	1 492 500	827 729	1 014 690	1 535 274
Tomate	kg	...	...	...	64 500	70 500
Uva	kg	12 000	10 000	10 000	4 500	5 000
TOTAL APROXIMADO	ton	**1 246 770**	**1 207 532**	**1 399 933**	**1 493 815**	**1 901 300**

Um fomento mais amplo, o fornecimento decuplicado de enxertos e mudas, a introdução maciça de máquinas agrícolas, o emprêgo generalizado de motores-bombas, a construção de novos canais de irrigação e de açudes, o melhoramento dos transportes e do financiamento, o emprêgo da lavoura sêca poderiam triplicar a atual produção agrícola em pouco tempo.

EM 1945, A PRODUÇÃO EXTRATIVA DAVA AO CEARÁ

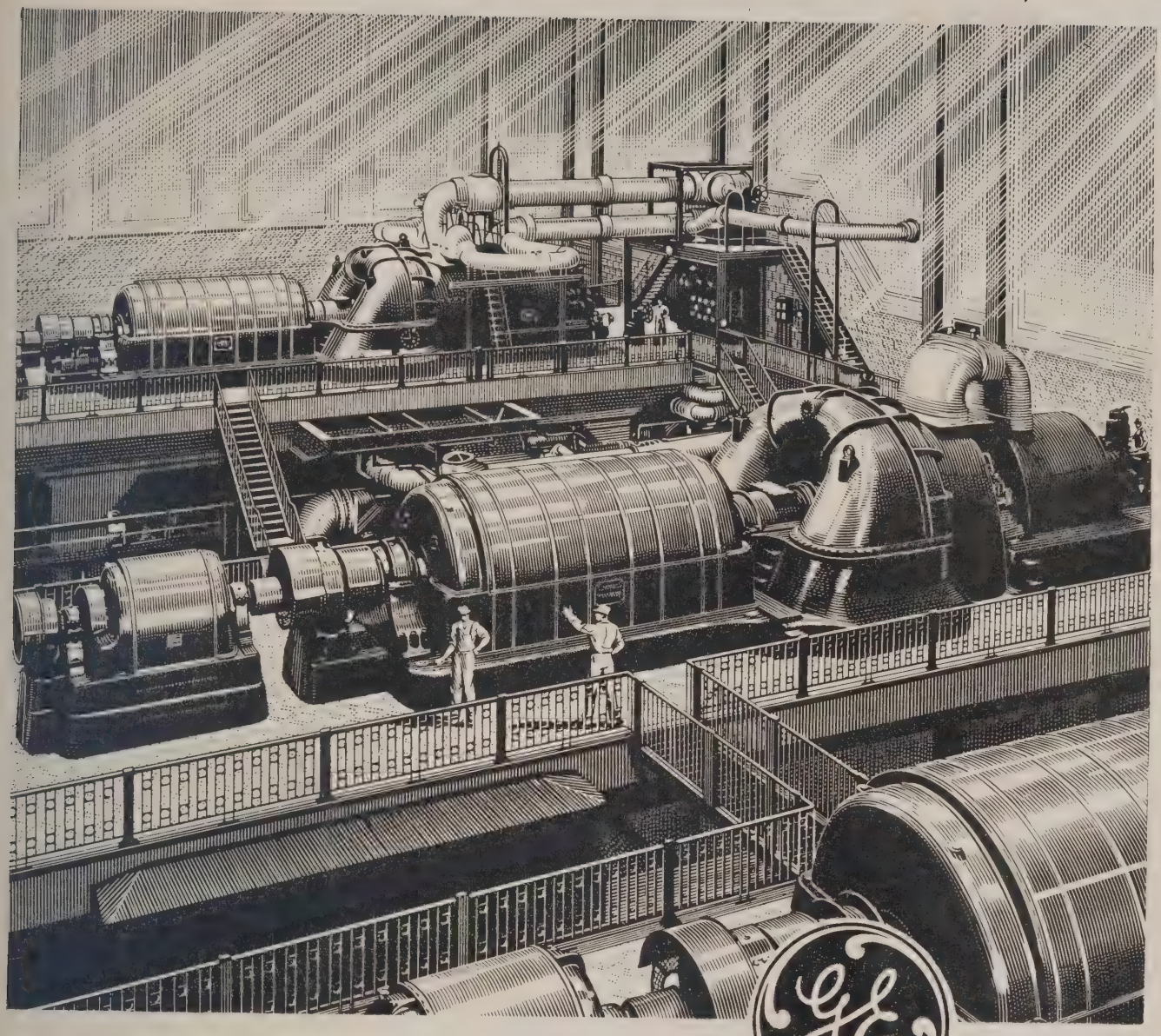
PRODUTOS	Produção em toneladas	Valor em milhares de cruzeiros
Babaçu	793	1 161
Borracha	422	4 144
Caroá	127	183
Cêra de carnaúba	3 733	131 962
Oiticica	22 542	20 394

Terras férteis, das mais férteis do Brasil e do Mundo, não faltam. Semi-árida é a Califórnia em sua maior parte, o que não lhe impede de ser uma das regiões mais fecundas do globo, um dos estados mais produtivos da grande e modelar República dos Estados Unidos da América do Norte.

VALOR DA PRODUÇÃO EM MIL CRUZEIROS

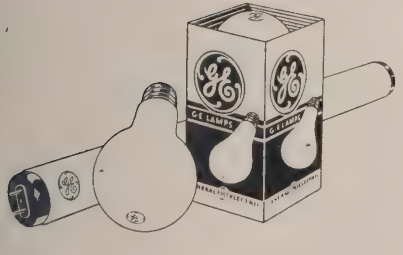
QUADRO VI

ANOS	1942	1943	1944	1944	1946
Abacaxi	486	534	714	1 037	1 123
Algodão descaroçado	67 430	121 007	125 413	121 803	140 158
Alho	...	...	...	95	173
Amendoim	...	...	112	212	559
Arroz com casca	10 000	12 420	19 313	12 113	26 289
Banana	2 500	3 000	9 000	18 824	24 828
Batata doce	...	...	9 873	3 509	2 472
Batata inglêsa	2 800	2 000	199	245	266
Café beneficiado	12 000	10 602	11 543	15 462	26 021
Cana de açúcar	20 250	32 130	32 423	33 583	57 435
Caroço de algodão	13 778	22 108	10 892	10 585	12 653
Côco	1 050	3 076	4 868	5 919	8 063
Fava	...	...	321	356	761
Feijão	11 484	16 800	14 608	13 533	70 934
Fumo em fôlha	2 640	1 874	5 414	5 554	4 332
Laranja	1 109	1 549	3 492	3 464	6 468
Mamona	18 755	16 464	15 390	31 941	37 760
Mandioca	32 760	24 721	50 938	57 133	85 107
Milho	19 320	31 343	27 640	30 979	57 091
Tomate	...	...	...	72	96
Uva	12	12	30	14	25
TOTAL	**216 374**	**299 640**	**342 183**	**366 433**	**562 614**



Símbolo de Excelência

EM TODO O MUNDO... EM TODOS OS LARES



Os geradores acionados por turbinas a vapor executam inúmeras tarefas para o seu bem estar. Geram energia elétrica para cozinhar os alimentos, aquecer a água, mover os motores das máquinas de lavar, dos aspiradores, refrigeradores, bondes — e também fornecem a corrente necessária à iluminação de sua casa.

Em 1903, a General Electric desenhou e construiu o primeiro conjunto turbo-gerador e, desde então, incluindo sempre novos aperfeiçoamentos, tem fabricado milhares deles para as usinas de energia em todo o mundo.

O conhecimento técnico, a vasta experiência e os recursos industriais da General Electric são a melhor garantia de eficiência e segurança em qualquer equipamento elétrico para a indústria ou para o lar.

OUÇA: *FESTIVAIS G. E., todas as 4.as feiras às 20:30 hs. na Radio Nacional e REPTO AOS ENCICLOPÉDICOS, todas as 3.as feiras às 20:30 hs. na Radio Cultura de São Paulo.*

GENERAL ELECTRIC

8318-A-8-11

Em tôdas as oportunidades surgidas para o estudo dos problemas econômicos nacionais, tem revelado sempre, em importância o reequipamento das estradas de ferro. Não será possível, ao Brasil, promover o aumento da produção, sem que disponha de meios eficientes de transporte. Nestes anos decorridos após o término da guerra as estradas de ferro têm se valido de todos os recursos ao seu dispor para se aparelharem com material rodante moderno, de modo a poderem corresponder à confiança nelas depositada pelas classes produtoras e do comércio. E' justo salientar, neste sentido, o trabalho desenvolvido pela Sorocabana, que vem de receber mais cinco locomotivas Diesel-Elétricas.

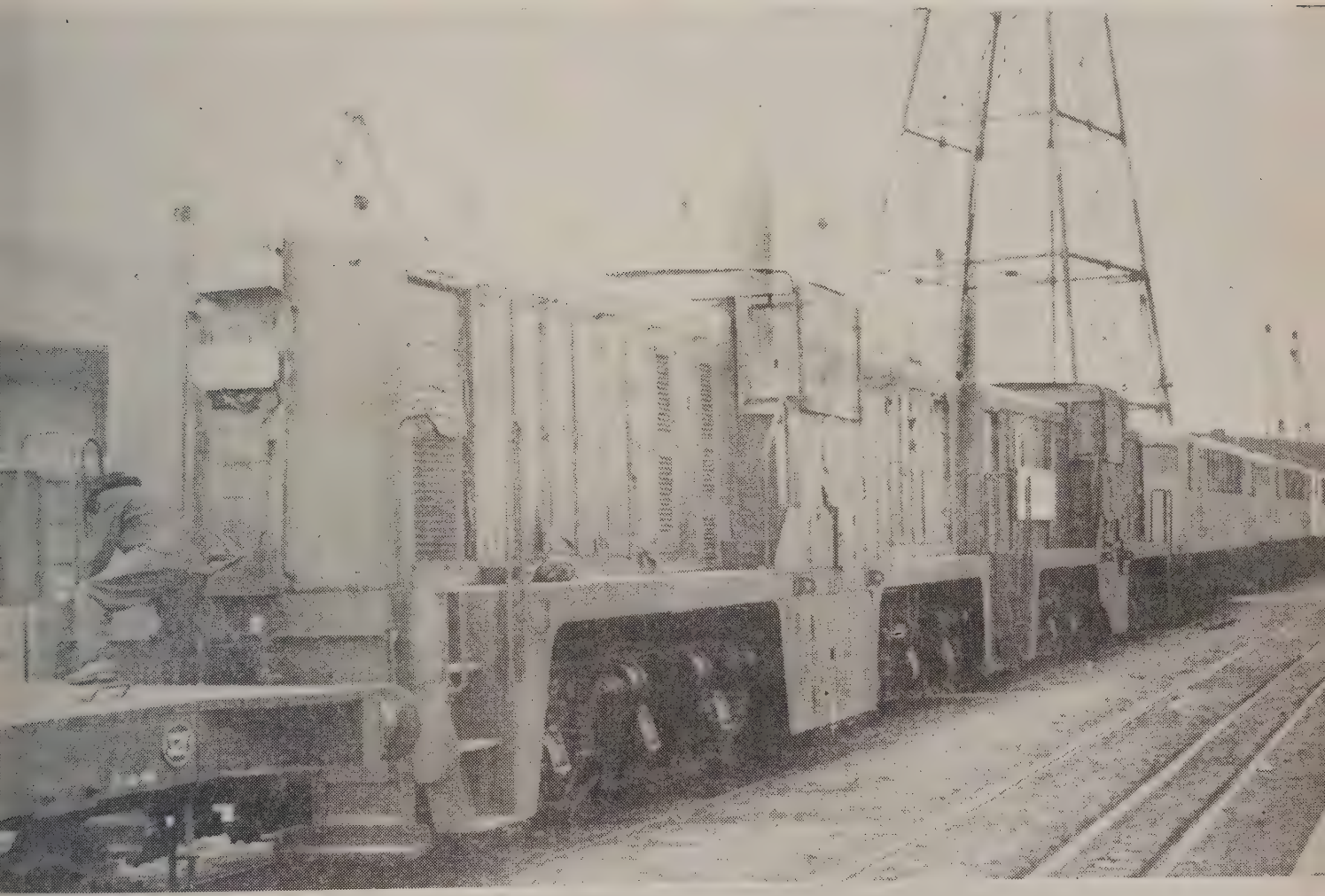
Cinco Locomotivas Diesel-Elétricas Para a Sorocabana

Chegaram a Santos as Unidades, que Serão em Breve Acrescidas de Mais Cinquenta e Sete — Importante Realização

TRANSPORTADAS pelo vapor *Mormacisle*, atracado junto ao armazém 23 da Cia. Docas, foram desembarcadas em Santos no dia 24 de outubro último cinco locomotivas Diesel-elétricas vindas dos Estados Unidos por encomenda da Estrada de Ferro Sorocabana.

Para assistir ao desembarque, estavam no cais além do Sr. Luís Felipe

No pôrto de Santos, de bordo do "Mormacisle", foram desembarcadas as cinco modernas locomotivas "Diesel-Elétricas" recentemente adquiridas pela Estrada de Ferro Sorocabana, como parte do seu programa de ampliação do parque de transporte que serve a uma das mais importantes áreas econômicas nacionais. O engenheiro Paiva Meira, diretor da Sorocabana, acompanhado de numerosa comitiva, assistiu ao desembarque dos modernos equipamentos. Nas fotografias abaixo, flagrantes dos grandes conjuntos, já em solo paulista, prontos para o desempenho de sua importante tarefa.



Paiva Meira, diretor da nossa principal ferrovia, os Srs. Engenheiros Acrísio Pais Cruz, Luís Orsini de Castro, Rui da Costa Rodrigues, Durval Muylaert e Mário Cabral Júnior, conselheiros da administração da E. F. Sorocabana; Raul Cavalcanti, sub-diretor de Operações, Newton Uzeda Moreira, superintendente da 2.ª Divisão, Luís Domingues Sobrinho, chefe da Mecânica e Tração, Edgard Werneck, assistente do sub-diretor de Operações, Urbano Pádua Araújo, chefe do Serviço Rodoviário, Glauco Vidigal, chefe da Tração da 2.ª Divisão, Luís Bandeira de Melo, chefe do Departamento Comercial, Humberto Fonseca Assis Ribeiro, Nazareno Guedes, Jorge Madureira e Srs. Eugênio Francisco Silva, João de Oliveira Freitas, Virgílio Panzeti, Gervásio Custódio, José Pera, Sílvio Raisa, Afonso Matias, bem como o pessoal do Serviço de Propaganda e Divulgação da Sorocabana.

Êsse material foi adquirido pelo Governador Ademar de Barros e faz parte de vultosa encomenda, destinada à melhor aparelhar a Estrada de Ferro Sorocabana a fim de dar-lhe o necessário impulso para seu amplo desenvolvimento encomenda essa já recebida em grande parte. Aliás já temos noticiado a respeito do extenso plano de melhoramento que vem sendo introduzido na Sorocabana e do qual tem lucrado a nossa principal ferrovia consideravelmente. Nunca é demais, todavia, recapitular-se o que tem sido êsse esfôrço da administração da Sorocabana no sentido de dotar S. Paulo da mais moderna estrada de ferro do Continente, esfôrço para o qual tem cooperado poderosamente o Governador Ademar de Barros e o Sr. Caio Dias Batista, secretário da Viação, possibilitando maior rapidez nos seus efeitos finais.

DESENVOLVIMENTO DO PLANO

Temos dito que a vitalidade de S. Paulo tem por vêzes superado a capacidade de previsão dos que se propõem dar-lhe elementos para seu fortalecimento progressivo, ainda quando essa previsão se afigura por demais otimista.

Entre os fatôres fundamentais na construção da economia do Estado e da Nação se encontram os transportes ferroviários, cuja solicitação vem sendo feita em progressão sempre crescente e em escala frequentemente desconcertante para os que elaboram os programas para escoamento da riqueza criada. Nesse particular, entretanto, não se tem descuidado a Sorocabana, para preservação dos interêsses dos seus clientes e prestação de serviços que dela espera a coletividade em geral.

Com êsse objetivo, estabeleceu a ferrovia estadual um plano de ampliação e modernização do seu parque de material de tração, que se vem enriquecendo com novas unidades elétricas e Diesel-elétricas, construídas segundo os moldes instituídos pela mais adiantada técnica ferroviária americana. E' assim que as primeiras 20 locomotivas elétricas de 2.000 H. P., em tráfego desde 1944, se associam agora 26 outras, do mesmo tipo e potência, 16 das quais já chegadas ao Brasil e entregues pela Electrical Export.

Dentro de futuro próximo atingirá a eletrificação da linha tronco da Sorocabana a estação de B. Campos, situada no km 450, chegando-se assim ao têrmo da segunda etapa do plano estabelecido para êsse vultoso empreendimento. Daí para diante a eletrificação, no seu caminho rumo as barrancas do Paraná se tornaria por demais onerosa, se se leva em conta a necessidade da construção dispendiosa de linha para a transmissão de ener-

E' questão resolvida, hoje, que a existência de meios de transporte modernos e bem aparelhados concorrem decisivamente para a existência de áreas de produção. Com as importantes obras que vem realizando, tanto no leito como na parte de eletrificação, completas com a formação de um parque de modernas locomotivas, a Sorocabana contribui de forma decisiva para elevar os níveis de produtividade da região que serve.

gia elétrica captada nos arredores de São Paulo.

E' que na alta Sorocabana ainda é pouco abundante êsse gênero de energia, até a concretização do plano já elaborado sob a forma de anteprojeto para a construção da Usina Hidro-Elétrica de Salto Grande. Essa razão secundada por outras de caráter técnico-econômico, fêz com que se julgasse prudente não estender para além daquele ponto, no momento, a obra de eletrificação, tal como vinha sendo executada. As solicitações de transportes, entretanto, não arrefeceram, exigindo para a sua satisfação o concurso de novas unidades tratoras. Foi quando, a Estrada, depois de exame acurado do problema que se lhe apresentava, decidiu-se pela Tração Diesel-elétrica, cujo alto padrão técnico se está recomendando cada vez mais nos meios ferroviários mundiais, mesmo naqueles em que o carvão pode ser conseguido em boas condições de preço e qualidade. As locomotivas Diesel-elétricas, transportando no seu bojo usinas próprias e autônomas, dá eletricidade que lhes alimentaria os motores de tração, iriam permitir, como já estão permitindo, se dilatasse para além dos limites das linhas aéreas, o campo fértil da colheita de benefícios proporcionados pela tração elétrica.

VANTAGENS DAS MÁQUINAS DIESEL

Entre as principais vantagens dêsse tipo de locomotivas, quando trabalhando em regime normal, podem-se citar:

1) — Grande disponibilidade para o serviço, representada, por vêzes, por 95% do tempo, e às vêzes mais, quando usados as máquinas em serviço de manobra.

2) — Maior economia de operação nas terminais e nos serviços intermitentes, pois ao contrário da locomotiva a vapor não precisa consumir combustível durante paradas mais ou menos prolongadas.

3) — A despesa com combustível é cêrca de 5 vêzes inferior à apresentada pelas locomotivas a vapor, sem se falar na economia de transporte de óleo Diesel relativamente ao da lenha e carvão, maior facilidade de armazenamento daquele combustível, etc.

O engenheiro Paiva Meira, acompanhado de engenheiros e chefes de serviço da Sorocabana, posam para o fotógrafo logo após o desembarque das modernas "Diesel-Elétricas".

A bordo dêste navio — "Mormacisle" — chegaram a Santos as novas locomotivas da Sorocabana.

4) — Operação mais elástica pela desnecessidade de abastecimento frequente de combustível e água durante a viagem.

5) — Características de padronização mais acentuadas com as vantagens consequentes para a operação e conservação das locomotivas, etc.

As 52 locomotivas Diesel-elétricas já em tráfego, fornecidas pela General Electric Co., dentro em pouco se juntarão 15 mais, de construção da "The Whitcomb-Locomotive Co., das quais as 5 primeiras são estas de que damos notícia chegadas a Santos.

CARACTERÍSTICAS DAS MÁQUINAS DESEMBARCADAS

São as seguintes as características principais dessas locomotivas recém-chegadas:

FABRICANTE: The Whicomb Locomotive Co.

Potência — 1.300 HP distribuídos por 2 motores Sterling, modêlo Viking 8, 1.200 RPM.

Pêso total: 94 toneladas.

Pêso por eixo motor: 18.144 toneladas.

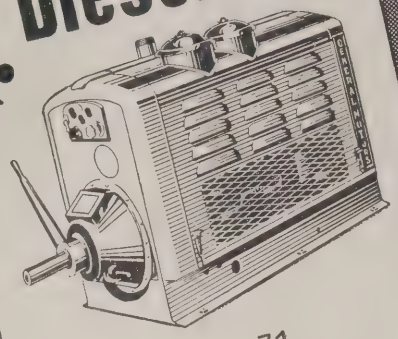
Pêso por eixo livre: 10.714 toneladas.

NOTA: A locomotiva repousa sôbre dois truques, de 3 eixos cada um, dos quais dois externos motorizados e um interno livre.

INSPEÇÃO DE OBRAS

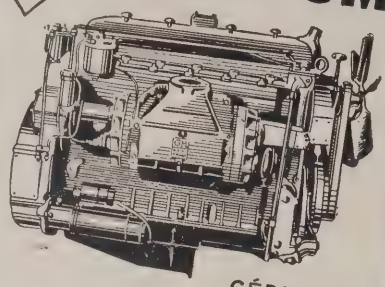
O Engenheiro Paiva Meira e sua comitiva, depois do desembarque das locomotivas, seguiram em trem especial de Santos até Ponte dos Barreiros, no quilômetro 11 do ramal Juquiá, a fim de examinar os planos de construção da nova ponte ligando a Ilha de São Vicente ao continente, em direção a Juquiá, regressando à tarde à capital.

A Diesel GM



SÉRIE 71
Estacionários

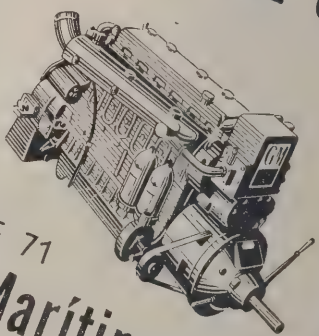
A Diesel GM



SÉRIE 71
Motores para veículos

GM
GENERAL MOTORS
FÔRÇA DIESEL

A Diesel GM

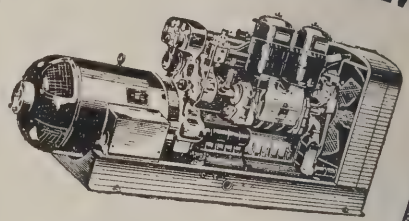


SÉRIE 71
Marítimos

4 Azes

Quatro unidades de primeira escolha... Quatro azes consagrados pela marca Diesel da General Motors, para as mais variadas aplicações. Os motores Diesel GM são de 2 ciclos, o que significa um aproveitamento máximo de energia, além do que são também compactos, econômicos, fáceis de transportar, proporcionando a fôrça requerida no local necessário, de imediato e com inteira segurança. Sua capacidade varia de 40 a 1.600 H.P. Verifique como um Motor Diesel GM da Série 71 pode oferecer-lhe maiores lucros em seus negócios — Visite o concessionário mais próximo ou escreva-nos pedindo detalhes especiais.

A Diesel GM



Série 71
Conjunto Gerador

DIESEL GM Produto da General Motors

a fôrça moderna

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Para maiores informações mande êste coupon hoje mesmo à

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Caixa Postal 200-B - São Caetano - São Paulo - Dept. G

Estando interessado na aquisição de um Motor Marítimo/ Gerador de Fôrça/ Diesel GM Industrial/ peço-lhes enviar-me sem compromisso da m/ parte o folheto explicativo.

NOME .....

CIDADE ..... RUA .....

COMÉRCIO EXTERIOR

COM os resultados do comércio exterior no curso dos primeiros oito meses do ano, recentemente divulgados, estamos em face daquilo que se pode chamar a batalha contra o "deficit". Lança o Brasil o pêso de tôdas as suas armas com o propósito de cobrir a larga diferença que ia se fazendo na composição da balança comercial e que no curso dos primeiros cinco meses atingia já a 2.411.093 milhares de cruzeiros. Pondo em execução o regime da licença prévia, logrou-se em junho um saldo de 9.332 mil; em julho, um novo saldo foi obtido, de 626.955 mil e em agôsto outra vez a balança mensal foi favorável ao Brasil pela margem de 937.127 mil cruzeiros. Ao completarmos oito meses do ano tínhamos realizado importações no valor de 14.267.832 mil cruzeiros e uma contrapartida de exportação totalizando 13.511.153 mil cruzeiros. Com os saldos verificados entre junho e agôsto, pôde o "deficit" ser reduzido a 756.679 mil cruzeiros, ou seja a um têrço do que era em maio.

Abre-se assim a perspectiva de virmos a encerrar o ano com o equilíbrio restabelecido; se isto se afigura uma vitória digna de nota, ela pode, por outro lado, trazer consequências e transformações desde já visíveis. Um dos fatos essenciais e causa, inclusive, de modificações, é a escassez de dólares, fenômeno que mesmo a correção da balança comercial não resolverá, dado o rumo que está sendo impresso ao intercâmbio, voltado com maior interêsse no sentido da Europa, onde predominam moedas inconversíveis.

Verificando o govêrno que os fundamentos do "deficit" estavam justamente na ampliação constante das importações provenientes dos Estados Unidos, e sentindo maiores possibilidades para colocação de vários produtos nacionais nos países do Velho Mundo, vem influindo pelos meios a seu alcance para o deslocamento de parte substancial do nosso comércio para a Europa, ao mesmo tempo que estimula o desenvolvimento das operações em base de compensação. Para que melhor se possa aferir a importância do deslocamento que está se processando, damos, no quadro abaixo, a distribuição da importação e exportação, correspondente ao mês de agôsto, pelos continentes, acrescendo as cifras do saldo:

CONTINENTES	EM MILHARES DE CRUZEIROS		
	Importação	Exportação	Saldo
África	5.334	27.993	+ 22.659
América do Norte e Central	772.195	809.405	+ 37.210
América do Sul	120.298	251.590	+ 131.292
Ásia	63.480	97.301	+ 33.821
Europa	319.277	1.026.061	+ 706.784
Oceania	—	5.361	+ 5.361
TOTAL	**1.280.584**	**2.217.711**	+ **937.127**

A diferença já verificada se apura se compararmos os números, correspondentes ao valor, do intercâmbio com a América do Norte e Central e com a Europa, acima apontados, com a média mensal verificada no primeiro semestre com relação às mesmas áreas. A média mensal das importações da América do Norte e Central, entre janeiro e junho, foi de 1.204.438 milhares de cruzeiros, contra 772.195 milhares de agôsto; a da exportação, de 746.939 milhares contra 80,.405 milhares em agôsto último. Foi diminuída drasticamente a importação, mas a exportação sofreu também a consequência de semelhante ação.

No que respeita à Europa, os negócios de importação, no primeiro semestre, tiveram uma média mensal de 553.653 mil, contra 319.277 mil cruzeiros em agôsto e isto indica que o pêso das restrições à importação se faz sentir também sôbre os negócios feitos no Velho Mundo; por outro lado, a média mensal da exportação, que fôra no primeiro semestre de 541.876 mil cruzeiros, encontra no mês de agôsto um movimento correspondente de 1.026.061 mil cruzeiros. Quase o dôbro.

Se atentarmos, ainda, que tem sido regra comum, nestes últimos anos, o crescimento constante, de ano para ano, das cifras da importação, vamos ao encontro do fato contrário que está sendo registrado entre 1947 e 1948. Nos primeiros oito meses do ano passado as nossas compras foram de 15.217.281 milhares de cruzeiros e, em igual período do ano corrente, chegaram apenas a 14.267.832 milhares. A parte fundamental da diferença, no entanto, está justamente nos negócios com a América do Norte e Central, de onde recebemos mercadorias no valor de 10.573.046 mil cruzeiros entre janeiro e agôsto de 1947 e de onde provieram apenas 8.668.535 milhares de cruzeiros de nossas importações em igual tempo de 1948.

Mas se quisermos um outro índice da maneira como se opera a compressão, vamos encontrá-lo no cálculo do valor médio por tonelada importada. Tendo flutuado, no primeiro semestre, entre Cr$ 3.300 e 4.300, desceu em julho a 1.986 e em agôsto a 2.126 cruzeiros. E' uma diferença muito grande que somente uma coisa explica: a importação está se fazendo essencialmente em tôrno de matérias primas e gêneros alimentícios, com pequena participação de produtos industriais, justamente os que mais oneram aquêle índice.

Feito êste outro teste, temos: A média das importações de matérias primas, no primeiro semestre, foi de 411.575 mil cruzeiros por mês; em agôsto, o valor das importações efetuadas elevou-se a 425.943 mil cruzeiros; ainda no primeiro semestre a média mensal das importações de gêneros alimentícios foi de 316.261 mil cruzeiros; em agôsto, as importações nesta classe foram de 285:420 mil; no que toca às manufaturas, as importações do primeiro semestre corresponderam a uma média mensal de 1.279.476 mil cruzeiros; em agôsto, foram de 567.395 mil. Houve assim uma redução de mais de 50 por cento das compras de manufaturas, em agôsto, comparando o valor verificado com a média mensal encontrada de janeiro a junho; decresceram as aquisições de gêneros alimentícios e cresceram as de matérias primas. Dentre estas figuram os combustíveis, sólidos e líquidos, sendo que os últimos estão vindo em larga escala das Antilhas Holandesas e de Trinidad, ambos mercados situados na parte setentrional do continente americano.

FUGA DO DÓLAR

À base dêste raciocínio, fundamentado em números divulgados pelo Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda, ficam claros alguns pontos da atual política brasileira para o comércio exterior, a saber:

a) — Está o govêrno empenhado, a tôda fôrça, em eliminar o "deficit" da balança comercial;

b) — Para isto, está utilizando com todo rigor o regime da licença prévia;

c) — Restringe ao máximo a importação de manufaturas, pelo menos daquelas não julgadas essenciais;

d) — Reforça a exportação de matérias primas e gêneros alimentícios, sobretudo para a Europa;

e) — Como tôda a crise do comércio externo está calcada na escassez de dólares, procura o Brasil, por êste meio, reduzir a margem do "deficit" com os Estados Unidos e ampliar os saldos na Europa, para onde se canaliza, segundo um processo seletivo, tanto quanto possível, as solicitações de manufaturas.

Como nenhum mercado tem interêsse em fazer aquisições de mercadorias noutro que restringe as compras que habitualmente lhe fazia, declinam as importações norte-americanas de

produtos brasileiros, especialmente dos Estados Unidos. Mas como há artigos que somente podemos comprar na América, temos construído a posição de que desfrutam as Antilhas Holandesas, por exemplo, com quem o nosso "deficit", em agôsto, se elevava já a 922.268 mil cruzeiros, enquanto que, com os Estados Unidos, atingia a 1.715.902 mil cruzeiros.

O fenômeno como se apresenta não atinge apenas ao Brasil. A escassez de dólares está generalizada a quase todos os países e daí estarmos nós, em busca de uma correção, enveredando pelo regime da compensação de mercadorias, mediante um sistema complexo de compensação bilateral e compensação multilateral, cuidando de interessar no mesmo o próprio mercado dos Estados Unidos, onde já foram registradas algumas operações de pequeno vulto, mas onde a iniciativa começa a ser examinada com um certo interêsse, não obstante as objeções do próprio Departamento de Comércio. Prevêem alguns círculos que, por êste meio, conseguiremos colocar alguns excedentes que vinham sendo julgados inegociáveis, tais como os estoques de fumo que se haviam acumulado na Bahia, outros de madeiras, óleo de pau rosa e alguns produtos mais, cujo óbice mais ponderável era no caso o fator preço, acima do verificado no mercado internacional.

O sistema de compensação, porém, vem encontrando sérias resistências de parte do grande comércio brasileiro. Da maneira como vem sendo praticado, através da Exposição Internacional de Indústria e Comércio, as operações em compensação estão praticamente excluídas do regime de licença prévia.

VENDEDORES E COMPRADORES

Segundo as grandes classes a importação, nos primeiros oito meses, se distribuiu da seguinte forma, em milhares de cruzeiros: Animais vivos, 15.461; Matérias primas, 3.185.363; Gêneros alimentícios, 2.333.726; Manufaturas, 8.733.282.

Os principais fornecedores do Brasil, no mesmo período, foram:

Nº.	PAÍSES	Valor em Cr$ 1.000	% sôbre o total
1	Estados Unidos	7.360.680	51,59%
2	Grã-bretanha	1.402.510	9,83
3	Argentina	1.136.241	7,96
4	Antilhas Holandesas	923.682	6,48
5	União Belgo-Luxemburguesa	357.701	2,51
6	França	355.751	2,49
7	Suécia	320.716	2,25
8	Suíça	320.035	2,24
9	Portugal	223.375	1,57
10	Índia	182.342	1,28
11	Canadá	181.552	1,27
12	Trinidad	166.850	1,17
13	Uruguai	155.227	1,09
14	Venezuela	110.833	0,78
15	Tcheco-Eslováquia	106.139	0,74

No que diz respeito à exportação, ela assim se distribuía pelas quatro grandes classes: Animais vivos, 6.680; Matérias primas, 5.198.083; Gêneros alimentícios, 7.743.777; Manufaturas, 562.613, tudo em milhares de cruzeiros. Comparando êstes números com os semelhantes apurados em igual período do ano anterior, verificamos que houve ligeiro recuo nas exportações de matérias primas — não obstante o maior volume verificado; — nos negócios de manufaturas o recuo foi de metade do movimento efetuado nos primeiros oito meses do ano anterior. Nas duas outras classes foi onde se verificaram progressões, pequena na dos animais vivos e mais considerável de gêneros alimentícios.

A seleção dos principais destinos das exportações, entre janeiro e agôsto, está posta da seguinte forma:

Nº.	PAÍSES	Valor em Mil Cruzeiros	% sôbre o total
1	Estados Unidos	5.644.778	41,78%
2	Grã-Bretanha	1.272.438	9,42
3	Argentina	1.050.353	7,78
4	União Belgo-Luxemburguesa	628.124	4,65
5	Itália	431.844	3,20
6	Holanda	397.270	2,94
7	Espanha	393.270	2,91
8	França	318.595	2,36
9	Polônia	257.457	1,90
10	Uruguai	233.017	1,73
11	Suécia	225.852	1,67
12	Índia	215.515	1,59
13	Canadá	195.259	1,44
14	Dinamarca	178 878	1,32
15	Noruega	165.307	1,22

Uma simples comparação dos dois quadros deixa claro o desencontro em que se encontram os dois movimentos do comércio do Brasil com os principais mercados, podendo o leitor fazer um exame bem curioso da posição das respectivas balanças.

IMPORTAÇÃO AÉREA

O tráfego de mercadorias por via aérea tomou sério incremento nestes últimos anos, tanto no âmbito da cabotagem, como do intercâmbio internacional. Atendendo ao interêsse despertado, o Serviço de Estatística Econômica e Financeira iniciou a divulgação de boletins mensais da importação realizada por via aérea. O primeiro dêstes, recentemente distribuído, abrange o comércio havido na primeiro trimestre de 1948 em comparação com igual período de 1947.

Fazendo-o, chama porém a atenção para a precariedade dos algarismos, decorrendo isto de que é único elemento de coleta o conhecimento aéreo, o qual não se reveste das mesmas garantias de segurança que a fatura consular. Se atentarmos à importância

que já representa o comércio por semelhante via, concluímos que é de tôda lógica que se estenda ao mesmo o sistema da fatura consular. Não é lógico que o tráfico efetuado através das linhas aéreas permaneça à margem dos cálculos do comércio internacional, nem tão pouco que, entrando a ser computado, o seja sob as justas reservas acima apontadas.

O movimento de mercadorias importadas por via aérea, nos três primeiros meses do ano, atingiu a 326.064 quilos, representando um valor de ..... 91.092.951 cruzeiros, contra 217.232 quilos e 150.731.299 cruzeiros de igual período do ano passado.

A não ser em casos de emergência, é lógico que sejam mercadorias representando pequeno volume e elevado valor as que se interessem por um transporte caro e de maior rapidez na cobertura das distâncias. Nestas condições, coube às manufaturas absoluta preponderância no valor, elevando-se, para o trimestre, a 83.818.585 cruzeiros por um volume de 216.600 quilos; em segundo lugar se colocaram as matérias primas, com um valor estimado em Cr$ 6.040.098,00, relativo a 99.309 quilos; os animais vivos se colocam a seguir com Cr$ 1.074.267,00, correspondentes a 2.568 quilos; os gêneros alimentícios, finalmente, com ..... 160.001 cruzeiros e 7.587 quilos vieram em último lugar.

Como a estatística divulgada se refere justamente ao período em que estava sendo ultimado o preparo da lei referente à licença prévia, é natural que o transporte aéreo tenha sido utilizado para dar entrada no mercado de muito artigo de luxo; é curioso, por exemplo, que por via aérea tenha entrado no país artigos manufaturados com tecidos de algodão no valor de 3.329.038 cruzeiros. Um artigo porém que utilizou largamente aquela via e que justifica a nossa opinião da praticabilidade do transporte por avião para produtos de pequeno volume e grande valor, foi a penicilina: num trimestre recebemos 46.710.888 gramas no valor de 14.900.721 cruzeiros. O mesmo ocorreu com aparelhos físicos, científicos, artigos e acessórios correlatos e peças e acessórios para equipamentos industriais e de transporte.

Nas matérias primas, quem mais procurou o transporte aéreo foram as peles e couros.

DEPÓSITOS ATE' 500.000 CRUZEIROS

MOVIMENTADOS COM CADERNETAS

A **Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro** acaba de facilitar a movimentação dos DEPÓSITOS COMERCIAIS com as seguintes medidas:

1) **As NOVAS CONTAS COMERCIAIS** poderão ser abertas em tôdas as agências da Caixa, em nome de pessoas físicas ou jurídicas.

2) **As NOVAS CONTAS COMERCIAIS** serão movimentadas por meio de **CADERNETAS** ou **CHEQUES**, estas nas agências de cheques e aquelas nas agências comuns.

   As retiradas de **CADERNETAS COMERCIAIS** superiores a 50.000 cruzeiros só poderão ser efetuadas na Agência Central de Depósitos.

3) **Os DEPÓSITOS COMERCIAIS** rendem juros de 4% anuais, capitalizados semestralmente.

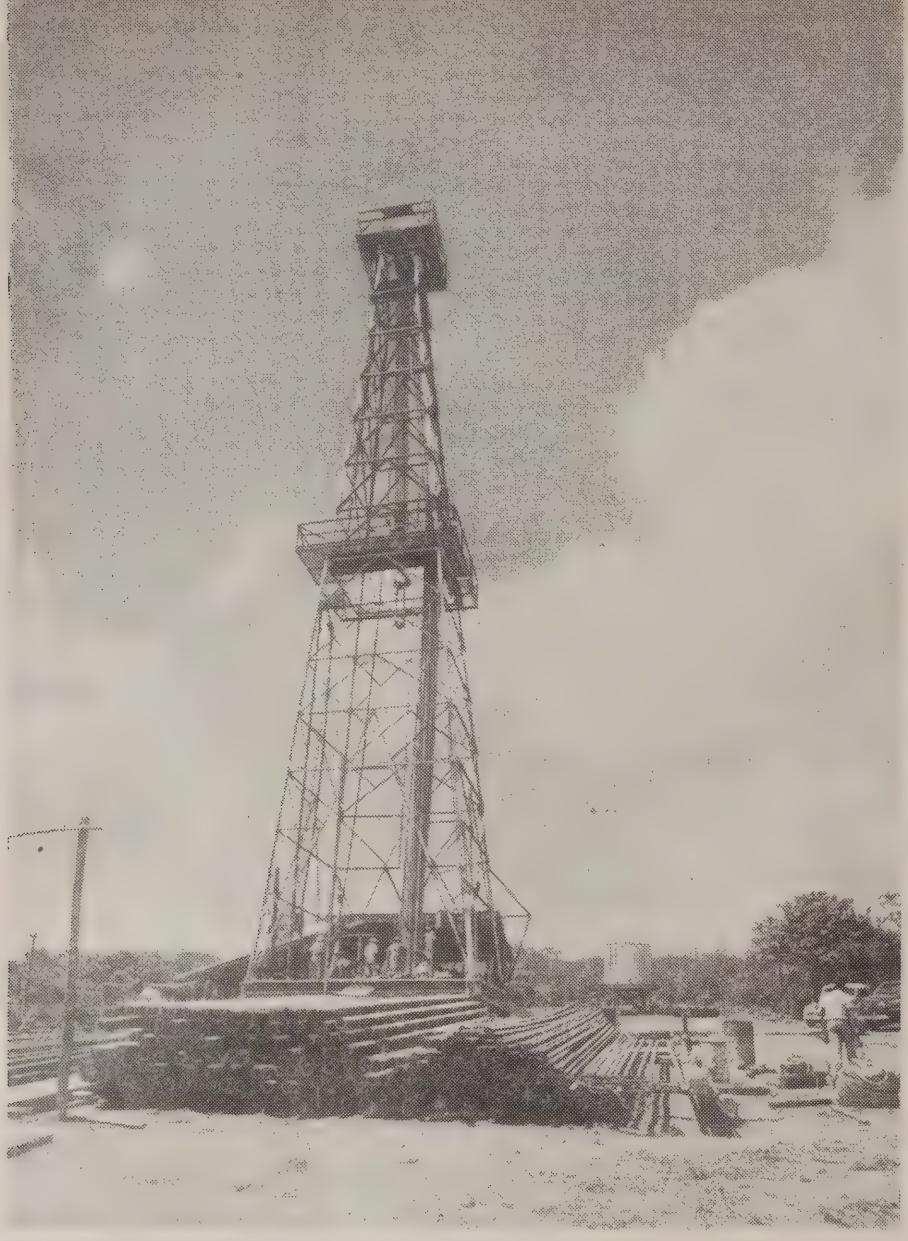
4) **O depósito inicial em CADERNETAS COMERCIAIS** será no mínimo de 10.000 cruzeiros e os subsequentes sempre superiores a 500 cruzeiros.

5) **As CONTAS COMERCIAIS** não são privativas dos comerciantes, podendo ser abertas por qualquer pessoa.

6) **E' permitido ao depositante abrir CONTA COMERCIAL**, apesar de possuir **CADERNETA POPULAR.**

★

OS DEPÓSITOS NA **CAIXA ECONÔMICA** SÃO GARANTIDOS PELO GOVÊRNO FEDERAL



Sondagem da Cia. Itatig no Estado de Sergipe, onde os furos têm revelado salgema e óleo. Com o reaparelhamento do material a Cia. Itatig tem convicção de revelar um novo campo de petróleo no Brasil, capaz de igualar a alguns do Texas.

"Oil Fields" do Texas e Campos de Petróleo do Brasil

Orlando Laurito Prioli

DEDICANDO-NOS às explorações de petróleo no Brasil, dirigindo campos de pesquisas no Estado de Sergipe, realizamos nova viagem aos Estados Unidos, com o escôpo principal de aquisição de maquinismos dessa finalidade, para a Cia. Itatig, não perdendo de vista também o interêsse técnico geral, nos diversos ângulos que se enquadram as explorações de petróleo nos Estados Unidos, maximé no momento em que vai caloroso o debate sôbre o Petróleo Brasileiro.

O contato direto e às vêzes minucioso de certas peculiaridades da indústria do petróleo nos Estados Unidos, em seu caráter técnico e econômico, revelam aspectos que, se relatados, podem ser de imediato interêsse ao problema do petróleo somente para trazermos maquinismos, podendo-se colhêr nos Estados Unidos, ensinamentos outros que entrosam a indústria em notável simbiose técnica comercial.

Vamos relatar êsses aspectos, com referência ao Estados do Texas, de vez notarmos vantagens que os nossos especialistas procurem êsse Estado. O Estado de Texas, na Costa do Gôlfo do México, está geograficamente bem mais próximo do Brasil do que outros Estados petrolíferos dos Estados Unidos e já dispõe de comunica-

ções marítimas com o Brasil, de molde a facilitar um intercâmbio direto.

Relativamente ao petróleo, o maior Estado americano em superfície é também o mais desenvolvido neste setor. O Texas produz aproximadamente 50 por cento de petróleo de todos os Estados Unidos, 2.250.000 barris diários contra 5.085.000 barris diários, produção do restante do país. O Texas produz 2/3 da produção do restante do mundo, exclusive os Estados Unidos, que foi de 3.146.100 barris, em 1947.

Podemos dizer produção quase igual a do restante do mundo, se tomarmos em consideração a produção de gasolina natural não computada no óleo cru, originária dos também insuperáveis campos de gás úmido, cujas reservas são de 54,3 por cento e a produção de 44,5 por cento do total dos Estados Unidos.

O que há também de admirável no Texas, é que a indústria do petróleo se refaz como se estivesse acabando de surgir, permitindo que o encontro de novos campos se façam, como nos melhores tempos da "Idade do Óleo", pois que, enquanto na Pensilvânia, os velhos campos grandemente exauridos, apresentam tôrres que mais parecem cemitérios de milionários, os campos no Texas parecem o próprio berçário dêsses milionários.

Houston, a capital petrolífera do Texas, é uma cidade com suas obras e povoações, que apenas estão surgindo; situada à quarenta e poucas milhas ao norte da Bahia de Gavelston, possuía há uns 5 ou 6 anos atrás, trezentos e poucos mil habitantes, já dispondo hoje de 750.000, e de acôrdo com previsões, 2.000.000, antes de mais 2 lustros.

Em Houston, quase todos são recém-chegados; as casas se fazem em momentos; as fábricas que estão se montando ou se transferindo para lá, em virtude dos grandes campos de gás, que fornecem combustíveis barato, alinham aos seus lados "trailers-residências ambulantes — de operários recém-chegados". Apesar de em Houston tudo estar sendo feito, já dispõe de um canal artificial que vai de Gavelston ao coração da cidade, de forma que os navios penetram mais de cinquenta milhas dentro de terra.

Um estrangeiro que tem a oportunidade como tivemos de possuir relações comerciais com o "The Second National Bank of Houston", encontra no seu "Foreign Department" um campo aberto para introdução e facilidades em todo o comércio do Texas. O Vice-Presidente do Banco, Mr. Richard R. Claghorn, diretamente, e por intermédio de seus assistentes, como Mr. Philips Block, colabora no entendimento com as grandes firmas, utilizando as credenciais de idoneidade bancária, facilitando com isto, todos os entendimentos.

Aliás, o "The Second National Bank of Houston", acha-se em contato permanente com a indústria do petróleo no Texas e está muito habilitado para esclarecer sôbre como se processam as operações financeiras na indústria do óleo, estando o mesmo Banco interessado em estabelecer relações diretas com o Brasil, dando por isso os passos preliminares no sentido de tornar-se correspondente direto do Banco do Comércio e do Banco do Brasil.

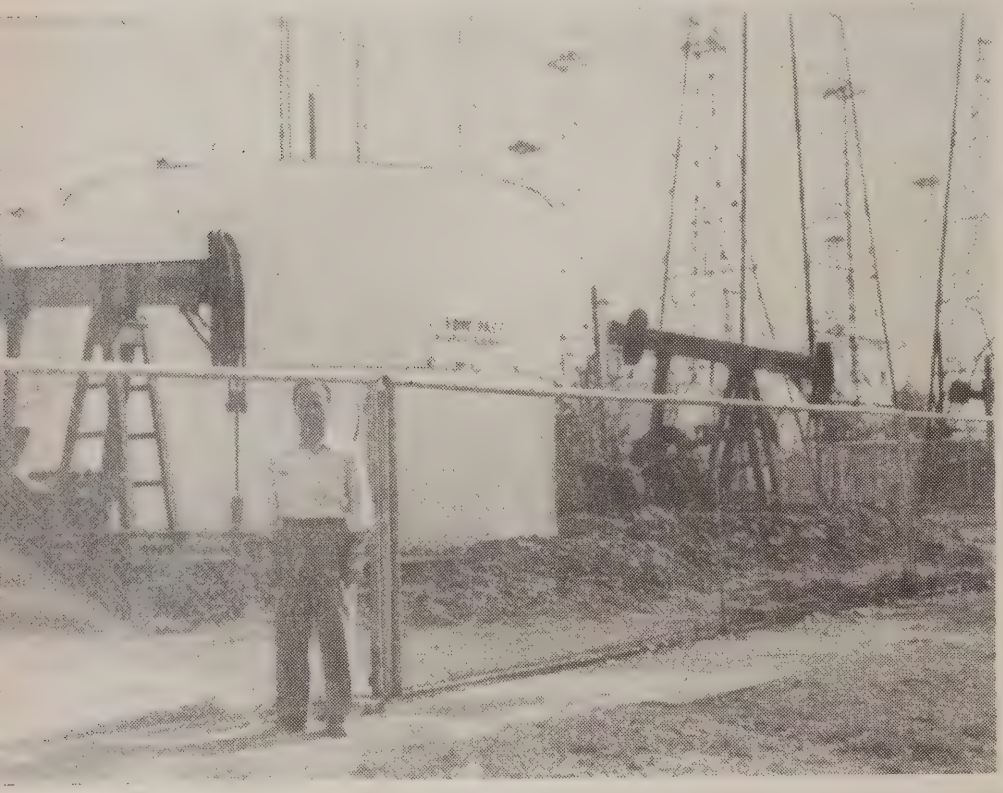
Realmente será útil qualquer entrosamento bancário com o Texas, pois além da exportação de petróleo e maquinismos, Houston exporta trigo, recebendo café do Brasil. Há atualmente um movimento marítimo já considerável com o nosso país, diretamente através do canal artificial que desemboca na Bahia de Gavelston, tanto pelos navios do Lóide Brasileiro, como das companhias que fazem a navegação da Costa do Gôlfo, como a Delta Line e outras, havendo folga de praça para os portos nacionais, sem nenhuma pletora portuária. A maioria das operações para êsse movimento comercial com o Brasil, ainda se faz através à Cidade de New York, apesar de New York ser grande demais para que os

Oportuno flagrante do incêndio de gás num poço, na região petrolífera do Texas. Os bombeiros locais acham-se aparelhados para controlar êsses incêndios, de forma a prevenir ameaças a outros poços.

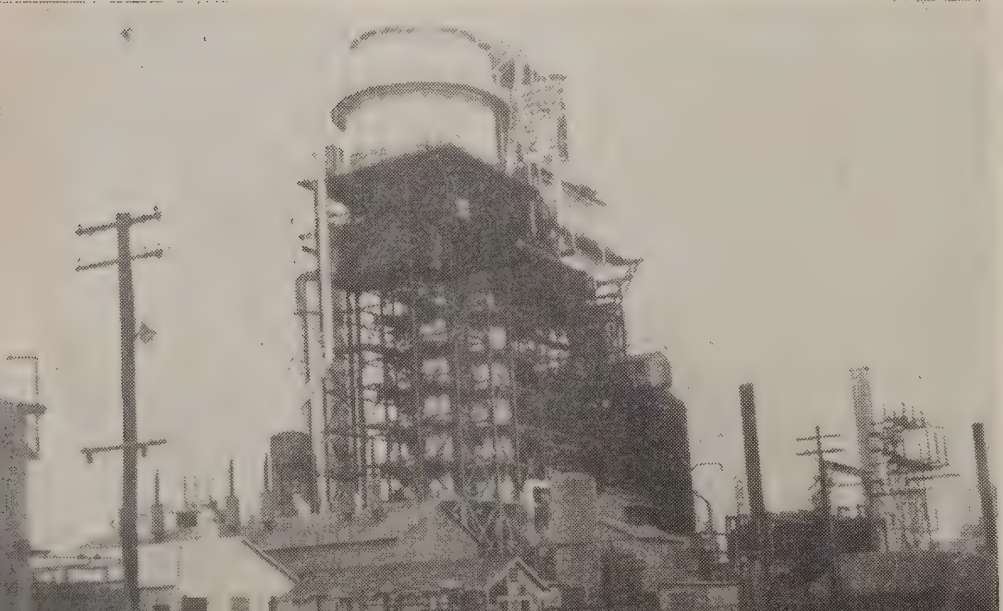
negócios se articulem com facilidade, parafraseando o "slogan" ali corrente, que New York é grande demais para se viver.

O notável nesta época de limitações e racionamentos, é que no Texas, as aspirações e as fortunas na indústria do petróleo, se fazem ainda como nos bons tempos dos "caçadores de gato bravo".

Os "wildcats" têm as mesmas aspirações das melhores épocas da descoberta de novos campos. Os trustes não controlam a produção de óleo e as fortunas se fazem ainda com golpes de sorte na conquista do ouro negro. Milhares de produtores independentes, fazem fortunas ou empreendem com idealismo a conquista do óleo. Acima de 25.000 pessoas, possuem mais de 1 milhão de dólares, ganhos nesse negócio. Ainda recentemente, um "oil man", Mr. H. R. Cullen, que há uns 15 anos passados foi jornaleiro, distribuiu num só dia, donativos à instituições de caridade e à Municipalidade, que se elevaram à fabulosa cifra de 180 milhões de dólares; Glen H. MacCartly, moço sem um ceitil, há 10 anos atrás, hoje acumula mais de 300 milhões de dólares, controlando poços e refinarias, dispondo ainda de tempo para participar de corridas de aeroplanos.



A legenda que se vê no tanque acima exprime que Mr. E. D. W. Pace possui 10 poços arrendados. O arrendamento de poços é uma das múltiplas formas usuais no Texas. Na foto, em primeiro plano, o Sr. Salvador Priolli Júnior, diretor da Cia. Itatig, quando de sua recente viagem aos Estados Unidos. Na fotografia abaixo, vista da refinaria da "Republic Oil Refining Company", em Texas City.



Tôdas essas fortunas, se fazem através o trabalho diuturno das bombas de óleo, esparsas ou atulhadas, desde a Costa do Gôlfo até o East Texas. Na Costa do Gôlfo, na faixa de tôda a extensão do litoral do Estado e na largura de umas 200 milhas, se entrosam campos de óleo, de gás, de salgema e enxôfre. Geralmente as estruturas são de domos salinos, onde o petróleo e o gás são encontrados nos vértices e abas dos domos em contato com o sal.

Quando a perfuração vertical, cortando o sal, não encontra petróleo, é sempre praticado o "directional drilling", desviando o final dos furos, surgindo quase invariavelmente o petróleo em alguns dos cantos dessas complexas estruturas.

Essa geologia, muito se assemelha à do Estado de Sergipe, fazendo-nos até pronunciar um "Texas Sergipano". A configuração superficial, extremamente plano no Texas, é coberta de areias, praticamente sem exposições de rochas, estas principalmente de idade cretácea, consistindo em boa parte de calcáreos e siltitos, quase sem porosidade e impregnações, capeando com os polhelhos, camadas de sal e de arenitos, com alta pressão de óleo e gás. As estruturas domoides e diversas condições estatigráficas ali existentes, assim como níveis de óleos na profundidade da ordem de 3.500 a 7.000 pés, muito acresce a possibilidade do Estado de Sergipe, onde talvez haja um Texas no Brasil.

Êsses "oil fields" não se limitam à costa, pois a sua continuidade já está sendo descoberta a 9 milhas dentro do mar, no Gôlfo do México, onde o Govêrno do Estado "dividiu o mar" em áreas de 640 acres, até 9 milhas quadradas, numerando-os até 1.000 "blocks". 14 companhias trabalham atualmente nas perfurações submarinas número êsse que será brevemente elevado, de vez que as inovações técnicas e sucessos atingidos, têm despertado real interêsse. O Govêrno concede concessões nessas áreas, mediante o "royalty" de 1/6%. Note-se que nas explorações em terra o "royalty" é a

favor do proprietário do solo e somente de 1/8%.

As perfurações submarinas tinham até recentemente a dificuldade maior na construção dos "piers"; os trapiches de construção demorada e honerosa, necessários para fixação das sondas. No entanto êsse obstáculo está sendo removido, com a aplicação de novos princípios técnicos. À respeito, assistimos no Clube "Nomad's", diversos filmes relativos à montagem de subestruturas metálicas, substituindo os "piers", consistindo essas de tôrres um tanto semelhantes às de perfuração, que são rapidamente montadas e decidas dentro dágua, a uma profundidade até superior a 100 pés, e no tope das quais se fixam a tôrre e maquinismos de perfuração.

Os "pipe lines", submersos ou enterrados, se em terra, se incumbem de levar o petróleo às refinarias, aos navios petroleiros, ou a outros centros distantes milhares de milhas, como New Jersey.

As refinarias locadas principalmente nas cercanias de Texas City, às margens do canal artificial de Houston, bombeiam as produções referidas para os navios petroleiros e vagões. Êsse é o ciclo normal do petróleo de Texas; milhões de galões de óleo, suavemente, quase infenso à mão de obra, num ritmo como se fôsse tudo criação da natureza.

Contudo, a visão impressionante do Texas, não está apenas na Costa do Gôlfo. O maior Estado americano apresenta zonas antigas e modernas, capazes de ainda assombrar tudo o que se sabe sôbre a indústria do óleo. Assim é que a umas 300 milhas distante da costa, em rumo leste do Estado, os campos, ora esparsos, ora em continuidade, apresentam um ponto que mais parece uma apoteose ao petróleo; trata-se do famoso East Texas, no qual acha-se Kilgore "IN THE CENTER OF THE WORLD'S LARGEST OIL FIELD".

O maior campo de óleo do mundo, contém mais de 35.000 poços em bombeios ou jatos contínuos de óleo cru. A cidade de Kilgore foi atingida pelas tôrres, quando revelada no eixo de uma estrutura. Então, centenas de perfuratrizes abalaram simultaneamente o subsolo da cidade. Onde havia um recuo de casa, na extensão da base de uma tôrre, ali perfurava-se um poço, e assim, cada esquina, cada quintal, todo o espaço possível, recebeu uma sonda.

Vimos os poços nos quintais e em todos os espaços existentes, que dispunham 24 pés de perímetro, além de que, bases penetram em perímetros de outras bases, como se fôssem poços sôbre poços. Nas igrejas, nos cinemas, e nos cemitérios há poços e todos bombeiam óleo.

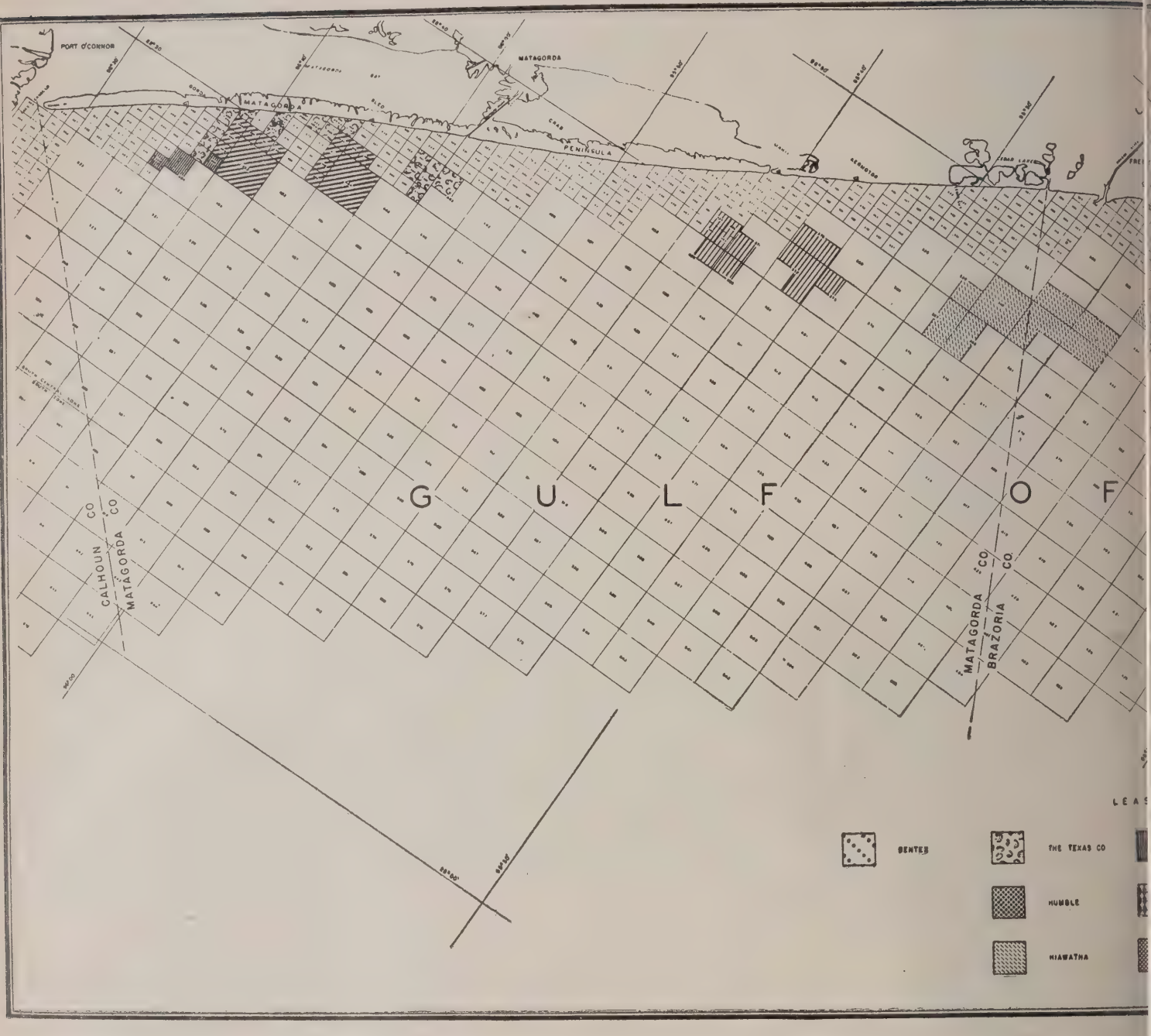
E' impressionante o panorama da "forest of derricks", no maior campo de óleo do mundo. Outras cidades próximas, como Longview e Henderson são as periferias dêsse campo, que conta com poços até 7.000 barris diários de capacidade.

À noite, labaredas resultantes de poços queimando gases, iluminam os campos, atestando que o trabalho continua ininterrupto, oferecendo uma cena de fábula, capaz de causar sentimentos de recalques a um observador estrangeiro que idealiza algo semelhante em sua pátria.

A liberdade de ação e o estímulo dos fabulosos lucros obtidos, foram os fundamentos que erigiram essa monumental indústria e ainda hoje norteiam a sua manutenção.

Os milhares de "caçadores de gato bravo", abriram os campos e ergueram

A fotografia superior nos dá uma idéia de uma área de intensa exploração petrolífera, no Eastern Texas. Na de baixo, novas perfurações nas proximidades de Galveston. O industrial brasileiro, presente no grupo, examina uma sondagem "wildcat", justamente quando esta encontrava petróleo.



Desdobrado nestas páginas, tem o leitor a reprodução de uma planta do Golfo do México, cobrindo a costa do Estado do Texas, assi

êles próprios, o seu poderio industrial.

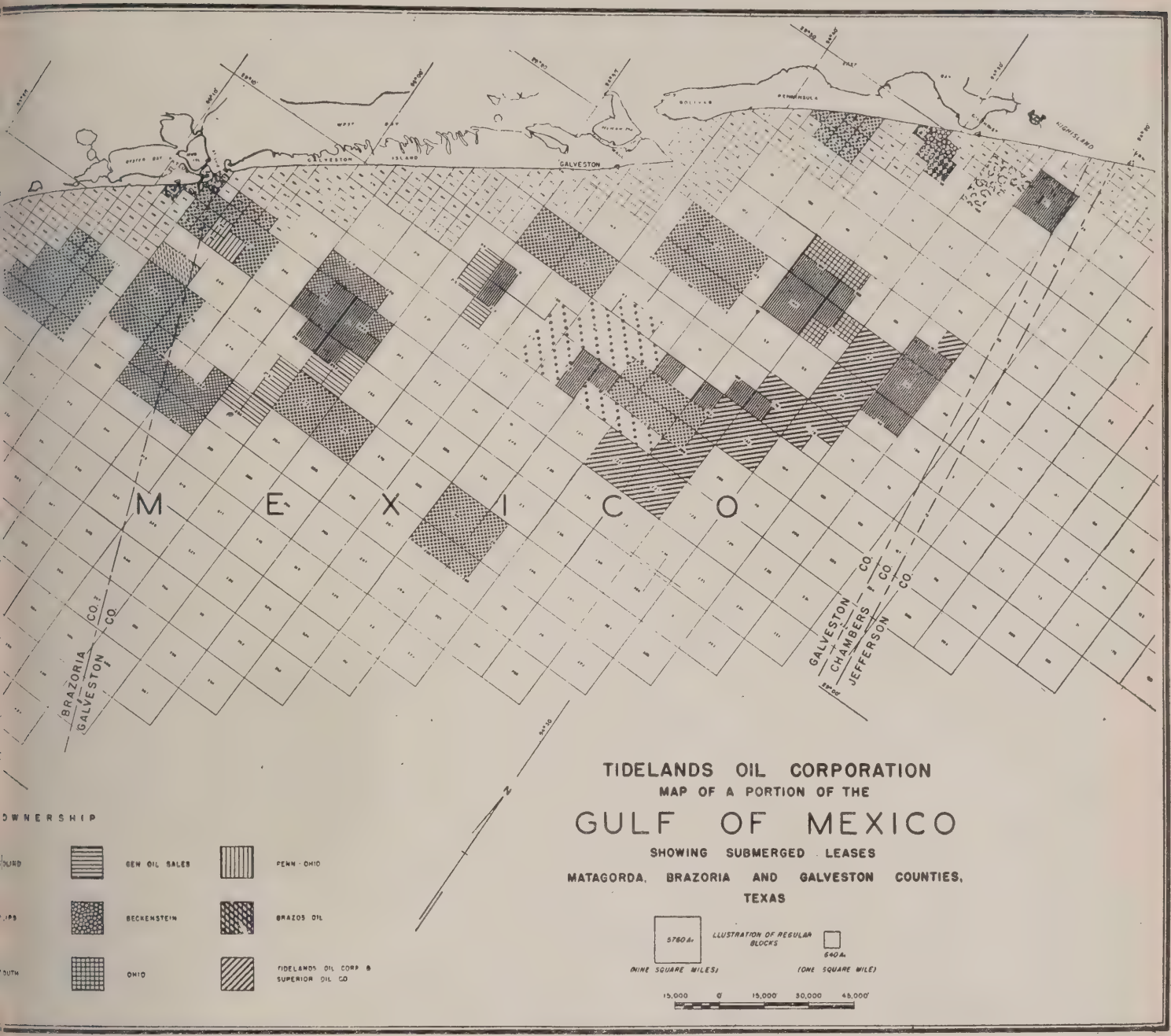
Organizações correlatas, tornaram mais possível o desenvolvimento dos subempreitada, como as especialistas companhias de "supply", acham-se os "contractors", organizações que executam perfurações por empreitada ou sub-empreitada, como as especialistas em "pescarias", para o "job", para cimentação de poços, etc., suprindo-se de depósitos, na maioria ao ar livre, em plenos campos, para venda de material novo e usado, aluguel de peças, etc., tornando acessível ao independente o seu êxito final.

O desenvolvimento de tôdas as explorações, deve-se aos "Oil Men": diretores das organizações particulares, proprietários e arrendatários de poços, geólogos, geofísicos, químicos, "drillings", operários, na disputa pelo petróleo, como consequência da disputa para o melhor meio de vida.

Essa comunidade não seria jamais substituída com êxito pelo Govêrno norte-americano, pois que somente governos não democráticos, conseguiram erigir tal indústria, e se algum govêrno democrático tornou-se proprietário da mesma, jamais a teria criado, pois que ainda não se sabe se seria capaz de bem administrá-la.

O petróleo norte-americano, não sendo do govêrno, o é nos seus imediatos resultados, na sua disciplina e exportação, destinado para suprir países amigos e negado quando as relações exteriores assim o exigem.

Se os 42% da superfície pesquisável do Brasil, envolvesse uma produção igual a do Texas e o Govêrno brasileiro fôsse um monopolista desa indústria, nós teríamos uma direção administrativa do petróleo, maior do que a da restante da Nação, de formas que



nalando, na largura de nove milhas, as áreas das concessões onde se desenvolve em grande atividade a perfuração submarina.

o país seria dirigido totalmente pela política do petróleo.

O Govêrno americano não teria tido meios para criar a indústria do petróleo no Texas e nem tão pouco o Govêrno brasileiro os teria para criar essa indústria em plena capacidade no Brasil, de vez que, por meios não se entende somente dinheiro, sendo certo também que os milhares de "oil men", dotados de fortunas, idealismo e aspirações, não vão querer ser funcionários públicos. De outro lado, o contrôle industrial pelos "trusts", empobreceram nações, que aliás diga-se, foram infelizes nos seus governos, que além de preparar leis próprias para medrar êsses "trusts", chegaram a mandar vender concessões nos Estados Unidos, locupletando-se com o resultado dessas transações.

O Brasil porém, como o Texas, poderá dispor de milhares de independentes aplicados na indústria, bastando que aqui se apliquem muitas das normas correntes no Texas.

O primeiro grande passo para a instalação da indústria do petróleo no Brasil já foi dado com o afastamento do derrotismo predominante sôbre a existência dêsse carburante. Resta agora afastar os entraves para a sua livre expansão.

A abertura dos campos aos "Oil Men" nacionais, mesmo que êstes disponham de auxílio alienígena, deve-se fazer rapidamente, ainda no calor dessa nova consciência petrolífera, a fim de que os particulares, em sincera colaboração com o govêrno, possam desbravar os Campos Nacionais de Petróleo, onde há mais necessidade de tôrres e execuções, do que de formalidades e sofismas.

Consciência Previdenciária

Aeroviários e radiotelegrafistas têm resolvido o problema da casa

DENTRE os vários problemas de ordem social-econômica que neste momento afligem as populações das grandes cidades do Brasil, está em primeiro lugar, sem dúvida, o da residência. Em tôdas as grandes cidades do mundo, em diversas épocas, o fenômeno tem se apresentado, com intensidade maior ou menor, em função de circunstâncias puramente locais. De tôdas as vêzes, as soluções que melhores resultados têm proporcionado são aquelas que, atendendo aos interêsses do povo — sobretudo das classes trabalhadoras — se enquadram na organização da própria sociedade humana. No Rio de Janeiro, como em S. Paulo e outras metrópoles nacionais, desde 1942, mais ou menos, têm se registrado crises de habitação e, em cada uma destas cidades, feitos estudos precisos, seria possível determinar causas diferentes.

Analisando o fenômeno tal como êle se apresentou e ainda se apresenta no Rio de Janeiro, teremos pelo menos três causas preponderantes. A primeira delas, o crescimento de população, tanto em virtude das migrações de origem exterior nascidas de contingências criadas pela guerra, como as migrações de origem interna, determinadas pela atração de um melhor mercado de trabalho e um índice mais elevado de confôrto. Outra causa seria a incidência de demolições, tornadas necessárias em virtude do desenvolvimento da cidade, que exigiu artérias mais largas, aliado êste fato ao de que o grande volume de construções realizadas simultâneamente atendeu mais às camadas de maior capacidade aquisitiva. Em terceiro lugar, finalmente, a própria mobilidade da população da cidade, que desloca o seu domicílio a fim de melhor atender ao local de trabalho, à necessidade de colégios para os filhos e assim por diante.

Em meio a êste complexo de causas quem teve sempre de lutar com maiores dificuldades, para morar com confôrto, dignidade humana e higiene, foi sem dúvida a classe que deve pautar sua economia na base de vencimentos fixos, sobretudo a dos que trabalham em serviços públicos, autarquias, comércio e indústria. Em função de tão ponderável massa de pessoas teve o govêrno federal que, dentro de sua norma de ação social e econômica, definir e determinar o problema da casa popular, seja mediante a criação de um órgão específico, seja instruindo as instituições de previdência a fim destas orientarem seus investimentos de modo a atenderem as classes mais necessitadas, seja mediante a construção de casas e edifícios de apartamento para locação, seja facultando a compra da casa própria.

A ordem de grandeza do "deficit" de moradia era tamanha que não poderia ser corrigida a curta vista: a extensão do programa deveria ser levada a resultados práticos tendo-se em conta sua execução paulatina, porém constante.

Se hoje examinamos a situação à luz dos números, somos levados a reconhecer que já se fêz uma parte ponderável do necessário. Mesmo assim, estamos longe de pensar em parar, em chegar ao fim. Deve prosseguir o esfôrço. Nada senão intensificar ainda mais o ritmo das construções, mantendo a política de fazer previdência para os previdenciários, desde que é dêles que vem, cada mês, para os cofres das instituições, as modestas parcelas das contribuições e que estas devem ter um único destino, reverter em benefícios aos mesmos, cumprindo-se dessa forma a grande exigência social e corporificando-se a finalidade do sistema de previdência que, em todo o país, ampara o trabalhador. Construir, construir sempre, muito e mais. Facilitar tanto quanto possível o processamento das aquisições, de vez que, mediante a aquisição da casa própria o trabalhador está constituindo um patrimônio duradouro para a sua família, está cuidando de um amparo efetivo para aquêles que lhe são dependentes. Trabalhar firme e duro, até que se alcance finalmente a meta de uma casa decente para cada família de gente que trabalha.

AÇÃO EM CURSO

Não deve ser ocultada a emulação que se processa entre as diversas organizações de previdência social — Institutos e Caixas — cada qual procurando dar cumprimento mais exato às recomendações do govêrno federal. Como teste verificamos, por exemplo, o que está sendo realizado pela Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Serviços Aéreos e Tele-Comunicações, que dentre as caixas similares situa-se entre as de tipo médio, congregando o pessoal das companhias de aviação e das companhias radiotelegráficas, num total aproximado de 20.000 pessoas. E' uma classe de trabalhadores de certos recursos, dado o seu grau de especialização.

A Caixa tem sua sede instalada em quatro andares, no Castelo e dirige-a um engenheiro, Sr. Jorge Fontenele que, à sua frente, tem realizado gestão das mais proveitosas. Em recentes declarações à imprensa diária teve, o Sr. Jorge Fontenele, oportunidade de traçar algumas justas considerações em tôrno do problema da moradia, fazendo-o com pleno conhecimento de causa, dada a participação da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Serviços Aéreos e Tele-Comunicações na campanha orientada segundo os desígnios do govêrno federal.

Lembrou, o Engenheiro Fontenele, que até junho último era razoável, na Caixa que dirige, o movimento da Carteira Predial. O decreto 25.175 viera melhorar de muito as condições que prevaleciam anteriormente, quando os juros eram altos, escassos os limites máximos das operações — Cr$ 150.000,00 — ocorrendo mais a restrição de que só os associados com mais de 5 anos de contribuição poderiam adquirir casa própria. Teve, a Caixa, importante papel na campanha de esclarecimento público dos inconvenientes de tais medidas e elas foram corrigidas pelo decreto citado, graças ao qual um número muito maior de aeroviários e radiotelegrafistas, trabalhadores de apreciável "standard" econômico, têm podido ver se tornar em realidade o seu anseio de casa própria.

Na Carteira Predial da CAP o movimento cresceu depois do decreto 25.175. Houve uma verdadeira febre de construções e de transações de tôda espécie a ponto de ser esgotada a

verba daquela Carteira. Para confirmação, basta compulsar os números.

Enquanto, ao terminar 1947, o movimento da Carteira Predial limitava-se a Cr$ 6.483.549,90, já ao terminar agôsto do ano corrente êste total se achava elevado a Cr$ 10.737.102,20. Acompanhando a distribuição das verbas, temos: Total invertido em construção ou aquisição de casas para os seus associados: em 1947, Cr$ ..... 5.504.511,40; em fins de agôsto de 1948, Cr$ 7.323.083,90. Total invertido em aquisição de terrenos pelos associados: em 1947, Cr$ 934.146,00; em agôsto de 1948, Cr$ 2.602.400,00; total invertido em liberação de hipotecas: em 1947, Cr$ 44.892,50; em fins de agôsto último, Cr$ 811.608,30.

A CASA A SEU MODO

Um inquérito interessante é sôbre como cada um prefere a sua casa. A CAP não padroniza as de sua construção. A casa é feita conforme acha que deve ser o seu pretendente. Dentro do limite máximo de Cr$ ..... 300.000,00, e na medida de suas possibilidades, os associados solicitam a intervenção da Caixa apenas para o financiamento. Não gostam de se submeter a um determinado tipo de casa edificado pela instituição. Preferem adquirir ou construir de acôrdo com as suas necessidades de família e com os seus pontos de vista pessoais.

Não obstante a CAP tem a sua casa padrão; acontece, porém, que em 1947 e em 1948 nenhuma operação foi feita em sua base, mas sim, e tôdas, no plano B, de iniciativa dos associados. A êste plano pertencem os investimentos totais de Cr$ 10.737.102,20, acima já especificados.

As exigências dos associados, no entanto, estão longe de ser satisfeitas; os pedidos de financiamento em curso, quase todos individuais, ultrapassa de muito aquela verba.

CONSCIÊNCIA PREVIDENCIÁRIA

O que se observa de muito claro, através das declarações do presidente da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Serviços Aéreos e Tele-Comunicações, Engenheiro Jorge Fontenele, corroboradas pela obra que vem sendo sistemàticamente realizada, é a existência, na laboriosa classe, de uma nítida, consciência previdenciária. Poucos grupos profissionais, no Brasil, terão atingido um tão elevado nível de compreensão dos fatos e da importância das instituições de previdência.

O homem que trabalha e sente, cada mês, o pequeno desconto feito compulsoriamente para o Instituto ou Caixa de seu grupo, deve encarar o fato não como um sacrifício, mas como as sementes de futuros benefícios. E' mister que se difunda a idéia, que se promova intensa campanha de vulgarização, de maneira a aproximar os trabalhadores de suas entidades de previdência. Que êles as considerem não como uma sangue-suga que se contenta com umas poucas gôtas do seu suor cada mês, mas, pelo contrário, como entidades que foram criadas e são mantidas para que lhes prestem serviços.

E, dentre os vários e amplos serviços prestados nenhum releva em importância, de certo, a êste da casa própria. Nenhuma sociedade humana, nenhuma família, poderá ser bem formada se não o fôr da base. E a base da sociedade ou da família é, sem dúvida, a casa do cidadão, lá onde êle tem constituído o seu lar. Se a casa é própria, mais do que nunca ela refletirá a educação, a organização social. Se ela resulta de um sacrifício do homem que a adquiriu, melhor do que outra coisa não existe para lhe dar a noção de patrimônio. Êle construirá, com amor, o seu futuro sôbre aquelas bases e, com isto, estará concorrendo para a grandeza da paz social.

A consciência previdenciária que registramos na CAP dos aeroviários e radiotelegrafistas é um índice altamente animador. Afastada das complicações burocráticas, o associado ali se encontra sem constrangimento. A obra realizada, à base de princípios de fraternidade, é grande; e maior será, no futuro, pela perseverança.

CONJUNTURA ECONÔMICA

Acompanhe a evolução da economia brasileira e mundial, lendo

"CONJUNTURA ECONÔMICA"

publicação mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas. Nas principais livrarias, bancas de jornais, etc.

AVULSO..... Cr$ 10,00
ASSINATURA ANUAL..... Cr$ 100,00

★

INFORMAÇÕES, ASSINATURAS, ETC., NA

REDAÇÃO: Praia de Botafogo, 192

Tels.: 26-6034 – 26-6108 – 26-5877

ENDERÊÇO POSTAL: Caixa Postal, 4081

RIO DE JANEIRO

Atividades do SESI em São Paulo

FOI tendo em vista a necessidade de dar ao trabalhador uma posição condigna dentro de nossa organização social, que a Confederação Nacional da Indústria, pelos seus mais ilustres líderes, entre os quais se encontrava o saudoso Senador Roberto Simonsen, decidiu e elaborou os planos para criação de um serviço social capaz de, através de uma ação educativa e de auxílio, resolver os problemas que nosso desenvolvimento manufatureiro engendrava, assim como de impedir que atritos naturais degenerassem em conflitos de maior seriedade. Foi assim que, pelo decreto-lei n. 9.403, de 25 de junho de 1946, se atribuiu à Confederação Nacional da Indústria o encargo de criar, organizar e dirigir o Serviço Social da Indústria, estabelecendo-se para isso uma taxa de 2% sôbre as fôlhas de pagamento, taxa somente paga pelo empregador. Como se vê é uma instituição que abrange todo o território nacional, muito embora no Estado de São Paulo tenha desenvolvimento maior, devido à industrialização mais intensa desta unidade da Federação. E' conveniente ressaltar que essa contribuição de 2% é compulsória, e recolhida pelos Institutos de Pensão e Aposentadoria de Indústrias (I. A. P. I.) e caixas de previdências que a encaminham ao Serviço Social. Em São Paulo a arrecadação eleva-se a 80 milhões de cruzeiros anuais, dos quais 3/4 partes, ou 60 milhões, são aqui dispendidos, indo os restantes 20 milhões para o Conselho Nacional do Serviço Social da Indústria, que os aplica em outros Estados. Os 5 milhões de cruzeiros de que o SESI de São Paulo dispõe mensalmente são integralmente gastos nos trabalhos de assistência e outros, muito embora em um ano e meio de atividades o SESI somente tenha recebido as contribuições relativas a 12 meses. Não é preciso dizer que no comêço as arrecadações foram feitas com certa dificuldade, pois, nem todos os industriais compreenderam devidamente o significado da obra que então se encetava. Graças, porém, à ação persuasiva dos criadores e dirigentes do SESI, à obrigatoriedade da contribuição e aos resultados obtidos tão logo se iniciaram os trabalhos de assistência, o pagamento da taxa passou a ser feito com maior facilidade, tudo indicando que o período mais difícil foi definitivamente vencido.

A ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO SOCIAL

O SESI tem por lema "a paz social no Brasil". Baseados nesse princípio, tinham, pois, de ser organizados os seus serviços, que se destinam a todos trabalhadores das indústrias, transportes, comunicações e pesca, assim como às pessoas de suas famílias.

O Departamento Regional de São Paulo compõe-se de 5 divisões, que são: 1.º) De Assistência Social, que abrange as subdivisões de Habitação, Higiene, Alimentação e Odontológica; 2.º) De Educação Social, que se subdivide em Educação, Recreação, Assistência aos Esportes e Divulgação; 3.º) De Pesquisas, subdividida em atividades Econômicas, Sociais e de Informações e Arquivo Técnico; 4.º) De Serviços Administrativos que abrangem o Abastecimento. Entrosamento, Serviços Gerais e Serviços Jurídicos; 5.º) De Orientação Social, distribuida em Serviço Social, Serviço Jurídico e Serviço Educacional.

Orientado por tão nobres aspirações, o SESI oferece os seus serviços aos trabalhadores das indústrias, transportes, comunicações, pesca e pessoas de suas famílias, já estando à disposição de todos os operários os seguintes serviços:

AMBULATÓRIOS MÉDICOS

O Serviço Social da Indústria (SESI), instalou modernos ambulatórios médicos, nos centros industriais, para prestar assistência aos trabalhadores da indústria.

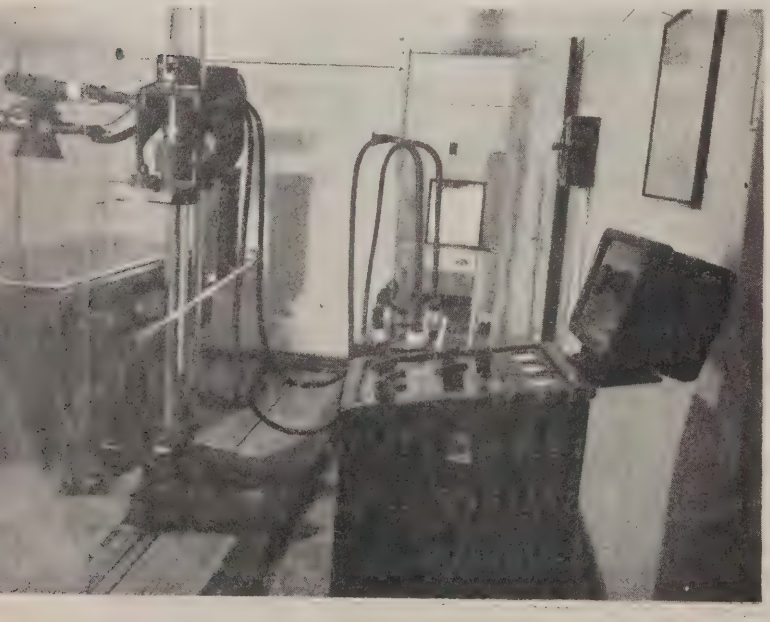
O ambulatório n.º 1, instalado à Av. Celso Garcia, 4.299 — tel. 9-0173 — dispõe dos seguintes serviços especializados: Clínica Médica Geral, Cirurgia, Ginecologia, Ortopedia, Otorrinolaringologia, Urologia, Dermatologia, Radiologia, Laboratório de Análises e Roentgenfotografia, que funcionam diàriamente das 8 às 20 horas.

À Av. Álvaro Ramos, 852 — tel. 9-5769 — foi montado o ambulatório médico n.º 2, que funcionando em idêntico horário ao precedente, dispõe de clínicas Médica, Cirúrgica, Dermatológica (doenças da pele), Oftalmológica, Pediátrica (crianças, higiene pré-natal) e Laboratório de Análises.

O ambulatório médico n.º 3, está localizado em Jundiaí, à Rua Dr. Almeida, 147, possuindo serviços das seguintes especialidades médicas: — Clínica Geral, Cirurgia, Ginecologia, Otorrinolaringologia, Obstetrícia; possui também — um Laboratório de Análises, e serviços de Radiologia e Roentgenfotografia.

ASSISTÊNCIA MÉDICA

Dois aspectos das instalações de assistência médica do SESI. À esquerda, sala de raio X do ambulatório médico n.º 4. À direita, sala de operações do Hospital n.º 1.



O ambulatório médico n.º 4 foi instalado à Rua Agostinho Gomes, 1.952, em São Paulo, e é o mais completo de todos os ambulatórios do SESI, possui clínicas de tôdas as especialidades médicas correntes, com exceção de Oftalmologia. Nêle funcionam também serviços de Laboratório de Análises, Radiologia e Roentgenfotografia; do mesmo modo que o precedente, o seu horário de funcionamento é das 8 às 20 horas ininterruptamente.

O ambulatório médico n.º 5 é o mais recente, inaugurado a 15 de agôsto último; está localizado em Santos, à Av. Siqueira Campos, 375. Funciona em dois períodos, — um, pela manhã, das 8 às 12 horas; outro, à tarde, das 16 às 20 horas; possui serviços médicos das seguintes especialidades: Clínica Médica, Cirurgia, Ortopedia e Traumatologia, Pediatria, Otorrinolaringologia, Urologia, Cinecologia e Higiene pré-natal.

Nos diferentes ambulatórios médicos do SESI, prestam seus serviços 80 médicos especialistas. A assistência médica do SESI é cobrada à base dos gastos com material, cuja tabela de preços é a seguinte: — a primeira consulta, com direito a um exame de sangue e uma chapa radiográfica pequena, custa Cr$ 15,00; as consultas seguintes Cr$ 10,00, exame de laboratório Cr$ 10,00, e exames de Raios X, a partir de Cr$ 30,00.

Nos ambulatórios médicos do SESI são atendidos, em média, cêrca de 500 trabalhadores por dia.

POSTOS DE TRIAGEM

Nos locais que não comportam um ambulatório, o SESI instalou consultórios médicos, denominados postos de triagem. Na capital foram instalados 3: — o primeiro no bairro industrial de Jaguaré, no edifício do Externato Jaguaré, o segundo em Osasco, à Rua Manuel Rodrigues s/n., e o terceiro em Vila Carrão.

HOSPITAIS

O SESI dispõe de dois hospitais em funcionamento — o Hospital n.º 1, instalado à Rua Agostinho Gomes, 1.940, dispõe de 54 leitos, de uma moderna sala de cirurgia e de todos os serviços complementares, necessários para o bom funcionamento de um moderno hospital. Nesse hospital são realizados todos os tipos correntes de operações, mesmo de alta cirurgia. A sua tabela de preços é muito módica. O segundo Hospital está localizado em Jundiaí, à Rua Dr. Almeida, 147, e está aparelhado para intervenções cirúrgicas e serviços de parto. Dispõe de 18 leitos.

Pôsto de Puericultura — Ainda no setor de assistência médica, o SESI dispõe em Judiaí, de um moderno pôsto de puericultura, onde são atendidas tôdas as crianças filhas de trabalhadores na indústria, transportes, comunicações e pesca. Possui serviços de Pediatria, Higiene pré-natal e Otorrinolaringologia.

COZINHAS DISTRITAIS

O SESI não descurou do problema alimentar dos trabalhadores na indústria. Para solucioná-lo em todos os seus aspectos, resolveu instalar modernas cozinhas nos bairros industriais. A Cozinha n.º 1 está instalada à Rua da Moóca, 3.635, e fornece refeições cientificamente preparadas, com um número de calorias calculadas de acôrdo com as necessidades dos trabalhadores. A capacidade dessa cozinha é de 4.000 refeições (2.000 almoços e 2.000 jantares), e vem fornecendo atualmente, 1.450 refeições diárias.

SUPRIMENTO ALIMENTAR

Aspecto interno do Pôsto de Abastecimneto n.º 10, na Lapa.

A Cozinha n.º 2, maior e mais bem aparelhada que a anterior, tem capacidade para 2.500 refeições, estando fornecendo, atualmente, 1.340. Ela possui também uma seção de cozinha dietética que fornece as refeições para o Hospital n.º 1.

A Cozinha n.º 3, situada à Rua Elói Cerqueira, 71, no Belenzinho, tem a capacidade de 2.500 refeições; está servindo atualmente 1.570. O preço dessas refeições é muito módico.

Em Santos está sendo montada a cozinha distrital n.º 4, sendo que o seu início de funcionamento, está previsto para êste ano.

SERVIÇO DE HIGIENE E SEGURANÇA INDUSTRIAL

Êsse serviço instalado à Rua Bráulio Gomes, 60 — 6.º andar, realiza, quando solicitado pelos senhores industriais, serviços atinentes à higiene industrial.

AMBULATÓRIOS DENTÁRIOS

A necessidade de bons dentes para uma saúde perfeita, já se tornou do conhecimento popular. Destarte o SESI procurou dar aos seus beneficiários, com um mínimo de despesas tôdas as facilidades, a fim de que os trabalhadores possam obter a mais completa assistência dentária.

O Ambulatório dentário n.º 1, do SESI, nesta Capital, localizado à Rua da Moóca, 3.635, conta com 9 gabinetes dotados da mais moderna aparelhagem, funcionando diariamente das 8 às 22 horas, Junto a êste Ambulatório funcionam um Departamento de Radiologia e Electroterapia Dentária e um Departamento de Prótese Dentária.

No Ambulatório Médico n.º 4, do Ipiranga, situado à Rua Agostinho Gomes, 1.940, instalou o SESI, uma clínica odontológica, especializada em cirurgia e que está aparelhada para resolver todos os casos de cirurgia odonto-maxilar. Funciona essa clínica, em três períodos: das 8 às 12 horas— das 12 às 16 e das 16 às 20 horas, possuindo cada período o seu profissional responsável, e contando com aparelhos de eletroterapia e trans-iluminação.

O Ambulatório Dentário n.º 2, foi montado em Jundiaí, à Rua Frei Caneca, 38, e dispõe de 3 gabinetes dentários e um aparelho de Raio X.

O Ambulatório Dentário n.º 3, foi inaugurado recentemente em Santos, à Av. Siqueira Campos, 377; dispõe de 3 gabinetes dentários, um serviço de radiologia e um serviço de prótese; além dêsses ambulatórios, há um pôsto dentário em Jaguaré, localizado no edifício do Externato Jaguaré. O critério adotado para cobrança dos serviços feitos é baseado somente nos gastos de materiais; assim, por exemplo: uma extração de dentes custa Cr$ 10,00, e uma chapa radiográfica completa da bôca (tipo padrão 10 filmes) Cr$ 30,00.

Êsses ambulatórios atenderam, no período de janeiro a julho dêste ano, a um total de 22.075 trabalhadores.

POSTOS DE ABASTECIMENTO

A idéia da instalação dos Postos de Abastecimento, para fornecer aos trabalhadores, gêneros alimentícios e utilidades a preços reduzidos, nasceu em razão direta da alta generalizada do custo de vida.

Iniciando suas atividades neste setor, o SESI, em julho de 1946, com apenas um mês de existência, já possuía 8 dêstes postos, localizados em bairros operários.

A princípio, 51 produtos foram postos à venda e o movimento mensal foi, no primeiro mês, de Cr$ 87.000,00 (oitenta e sete mil cruzeiros). Verificando-se, entretanto, a grande utilidade e interêsse dos postos para a classe trabalhadora, novos postos foram instalados e um ano depois, isto é, em julho de 1947, 83 postos já funcionavam e sua linha de produtos fôra aumentada para 100. Representou a venda, nesse mês, um montante de Cr$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil cruzeiros).

Em julho do corrente ano, êsses números subiram para: 130 Postos de Abastecimento e 120 produtos à venda, e o seu movimento atingiu a Cr$ 8.650.000,00 (cinco milhões de cruzeiros), sendo atendidos 147.000 compradores.

Os preços do SESI, significam para os seus beneficiários, uma economia média mensal de 22% sôbre os do comércio normal e de 10 a 12% sôbre as despesas gerais, representando, em última análise, um aumento sôbre os salários reais percebidos.

Para o Natal, que se aproxima, cuidou o SESI de obter diretamente dos centros fornecedores, artigos especiais para as comemorações festivas, tais como: nozes, amêndoas, avelãs, castanhas, figos e vinhos de procedência nacional e estrangeira. Êstes produtos, de ótima qualidade, serão vendidos apenas no período de festas a preços reduzidos, tão somente para os beneficiários do SESI, para as comemorações tradicionais do nascimento de Cristo, tão cultuadas pelo povo brasileiro.

SERVIÇO SOCIAL

A subdivisão de Serviço Social mantém, por intermédio dos assistentes e auxiliares sociais, contato direto com os beneficiários do SESI, visando conhecer os seus problemas e de suas famílias, assim como proporcionar orientação e meios práticos para a sua solução.

Pela natureza de sua missão, os assistentes sociais, são encontrados nos ambulatórios médicos, dentários, etc., realizando destarte, num plano geral trabalho organizado, mas também, num plano particular, serviço de assistência domiciliar.

Movimento Geral

De março de 1947 a julho de 1948.	
Visitas	14.538
Entrevistas	239
Prosseguimentos	11.633
Providências em geral	15.756
Em providências em geral, ficam compreendidos benefícios vários, proporcionados aos trabalhadores, como por exemplo:	
Hospitalizações gratuitas	105
Casamentos realizados	32
Colocações	65

SERVIÇOS JURÍDICOS

Qualquer operário de indústrias e atividades assemelhadas encontrará nos escritórios jurídicos mantidos por esta instituição, um corpo de advogados especializados, que o atenderão solicitamente com um mínimo de despesas, suficiente para cobrir os gastos com selos, custas e emolumentos, para a solução de questões tais, como escrituras de compra e venda de imóveis, registros, alvarás, despachos nas repartições públicas, consultas, etc.

Em doze escritórios de assistência jurídica, mantidos nesta Capital e no interior, o movimento geral, até 30 de junho do corrente ano, foi o seguinte:

Movimento Geral

Consultas	2.547
Pareceres	101
Requerimentos e recursos	641
Casos em Repartições Públicas	382
Casos nos Institutos de Previdência	348
Casos com empregadores	91
Casos com terceiros	125
Alvarás, atestados e certidões	1.023
Minutas de contratos	32
Processos judiciais	455
Fichas individuais e coletivas	2.354
Correspondência recebida	359
Correspondência expedida	652
Total	9.110

SERVIÇO EDUCACIONAL

Os orientadores sociais, especialmente preparados em curso intensivo, organizado sob o patrocínio do SESI, foram agrupados em equipes, e cada uma das dez equipes existentes, corresponde a cada Federação de trabalhadores na indústria, comunicações, transportes e pesca.

Não só a aproximação entre empregados e empregadores é o objetivo dêste serviço, como também o alevantamento moral e mental da classe trabalhadora, que se procura realizar através de palestras nos locais de trabalho, proporcionando-se-lhes, outrossim, uma idéia exata das realizações do SESI.

A equipe feminina dêste Serviço organiza e instala escolas de corte e costura.

Movimento geral até 31 de julho de 1948

Fábricas visitadas	3.748
Palestras recreativas	1.162
Cursos de corte e costura	5
Autorizações obtidas dos industriais para levantamento torácico de nossa população operária, representando um total de 66.587 trabalhadores	191

OUTROS SERVIÇOS

Além dos serviços acima mencionados, as atividades do Departamento Regional do SESI, em São Paulo, conta ainda com Cursos Populares para alfabetização de adultos, em cooperação com a Campanha Nacional de Educação dos adultos, proporcionando os melhores resultados. Conta também com um serviço especializado de Assistência aos Esportes e Educação Física; com um Curso de Legislação Trabalhista, cujas aulas são transmitidas duas vêzes por semana por duas emissoras da capital paulista. No terreno de recreação, patrocina "shows" aos operários, na capital e cidades do interior, sessões cinematográficas, além de bibliotecas ambulantes e outros meios de recreação e educação ao mesmo tempo.

AOS NOSSOS ASSINANTES

EM virtude do aumento considerável da venda do "O OBSERVADOR", cujas edições vêm sendo rapidamente esgotadas, recomendamos aos nossos assinantes que nos encaminhem suas reclamações sôbre exemplares não recebidos, nesta Capital até o dia 30 do mês seguinte, e nos Estados dentro de 60 dias depois da circulação da Revista.

Pelas causas apontadas, não podemos aceitar a responsabilidade sôbre a entrega dos exemplares que, extraviados, não nos forem reclamados dentro dos prazos acima estipulados.

VIAS DE COMUNICAÇÃO

Transporte Rodoviário

À MEDIDA em que a rêde nacional de estradas de rodagem vai se ampliando e tendo melhoradas suas condições técnicas, cresce de intensidade o tráfego regular de ônibus estabelecendo mais íntimas ligações entre municípios e até mesmo Estados. Já o "Anuário Estatístico do Brasil", em sua edição correspondente a 1947, fazia referência à existência, no país, de 8.022 ônibus que estariam em tráfego já em 1946; tudo leva a crer que êste número, hoje, esteja grandemente aumentado. São Paulo, então, vinha à frente com 2.483 dêsses carros, cabendo ao Distrito Federal 1.493. A seguir, vinha Minas Gerais com 974; Rio Grande do Sul com 606; Rio de Janeiro, com 468; Santa Catarina com 462; Paraná com 333; Pernambuco com 327.

Estatísticas recentemente divulgadas, do movimento de passageiros em veículos de transporte coletivo nas estradas de rodagem federais, no curso do primeiro semestre de 1948, comportam números dos mais significativos, conforme abaixo transcrevemos.

Com a próxima terminação da Rio-Bahia, modificado o traçado da Rio-São Paulo e feita a pavimentação do trecho atual dessa estrada entre Rio e Barra Mansa, cujas obras se encontram muito adiantadas, se tornará por certo muito mais intenso o tráfego de ônibus partindo da Capital Federal para vários municípios fluminenses, paulistas e mineiros e não será exagêro dizer-se que não estão longe os dias em que teremos ônibus para o Nordeste, com aproveitamento da Rio-Bahia até Feira de Santana. Dessa cidade para o norte há boa rêde rodoviária construída pelo Departamento Nacional de Obras Contra as Sêcas, além das rêdes regionais de iniciativa dos governos estaduais.

TRÁFEGO AÉREO

O AEROPORTO do Rio de Janeiro situa-se hoje em dia dentre os primeiros do mundo pela intensidade do movimento de chegadas e saídas de aeronaves. Semelhante posição é devida, especialmente, às linhas de cabotagem, algumas delas cobertas com frequência demasiado alta, num esfôrço que descamba para a concorrência anti-econômica.

No mês de junho do corrente ano, por exemplo, entraram 1.601 aeronaves de bandeira nacional e 263 de bandeiras estrangeiras e saíram 1.648 nacionais e 266 estrangeiras. Tivemos assim um total de 1.864 entradas e 1.914 saídas, ou seja um movimento global de 3.778 operações.

No primeiro semestre do ano as entradas de bandeira nacional totalizaram 4.941 e as de bandeira estrangeira 1.020; as saídas, no mesmo período, atingiram a 4.955 nacionais e 1.021 estrangeiras. No primeiro semestre de 1947 as entradas de aeronaves nacionais somaram 2.860 e 1.042 foram as de bandeira estrangeira; as saídas somaram 2.768 nacionais e 1.001 estrangeiras. Já no primeiro semestre de 1946 entraram 2.009 aeronaves nacionais e 440 estrangeiras; e as saídas foram de 1.973 nacionais e 432 estrangeiras.

Resumindo o movimento, temos:

Entradas

1.º semestre

1946	2.449
1947	3.906
1948	5.961

Saídas

1.º semestre

1946	2.405
1947	3.761
1948	5.976

Seria interessante completar o exame do tráfego aéreo com a indicação dos passageiros e da carga transportada; a estatística, porém, não nos dá esta referência. A fonte de onde retiramos êstes números: "Mensário Estatístico" n. 100, do Departamento de Geografia e Estatística da Secretaria do Interior do Distrito Federal.

TRANSPORTE URBANO

NO primeiro semestre de 1948 foram transportados, pelas companhias de carris que servem à população do Distrito Federal, 322.001.684 passageiros, sendo que somente o movimento de junho montou a 51.938.757 pessageiros. A maior parcela dêsse transporte cabe à Cia. de Carris, Luz e Fôrça, que movimentou 235.612.203 passageiros no semestre, dos quais 38.799.090 no mês de junho. A linha de maior movimento é a da Penha, por onde transitaram, em junho, 2.564.945 passageiros. Pelos carros da Companhia de Carris Jardim Botânico viajaram 70.254.460 pessoas no primeiro semestre e 11.325.561 no mês de junho. A Ferro Carril Carioca serviu a 5.024.409 pessoas nos seis meses e a 835.830 em junho. O serviço de transportes da Ilha do Governador transportou 2.693.663 pessoas em seis meses e 422.546 em junho e o serviço de transporte rural teve o seu movimento elevado a 3.392.540 passageiros no semestre e 555.730 no sexto mês do ano.

Comparando os totais de passageiros transportados em carris nos primeiros semestres de 1948, 1947 e 1946, verificamos o aumento progressivo:

1.º semestre de:

1948	316.777.545
1947	300.686.302
1946	299.660.638

As linhas de ônibus da zona urbana, em junho, transportaram 12.383.040 passageiros, num total de 311.716 viagens. A linha de maior movimento é a que faz o percurso da Tijuca à Ipanema; nela foram realizadas 14.302 viagens com um movimento de passageiros transportados de 1.067.970. Na zona suburbana, em 76.120 viagens 2.787.154 passageiros se utilizaram de ônibus.

No primeiro semestre de 1946, o total dos passageiros transportados atingiu a

Êste número foi Microfilmado
pela
Companhia Auxiliar de Serviços de Administração
Av. Almirante Barroso, 91 - 4.º andar - Tel: 42-9777
DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM
O OBSERVADOR está habilitado à reprodução em microfilme positivo, de quaisquer dos artigos contidos no mesmo, bastando para isso que os interessados se dirijam à Administração da Revista:
Avenida Graça Aranha, 182 - 8 º andar - Tel: 42-5519

59.709.195; em igual período de 1947, ascendeu a 72.248.056 e, no semestre do ano corrente, atingiu a 87.216.341 passageiros.

O movimento de passageiros na Central do Brasil, em junho, atingiu a 11.284.655; pela Leopoldina, somente em junho, transitaram 2.093.681 pessoas.

Nas barcas, entre Rio e Niterói, transitaram em junho 1.726.713 pessoas e, entre o Rio e as ilhas, 303.884 pessoas.

UM NAVIO PARA A ARGENTINA

ESTALEIROS suecos entregaram o navio cargueiro a motor "Rio Primeiro", de 9.350 toneladas pêso morto, à Flota Mercante del Estado, de Buenos Aires. Esta embarcação, tem uma capacidade de carga de 553.000 pés cúbicos de cereais, sem contar 70.000 pés cúbicos de frigoríficos para o transporte de frutas e carnes congeladas. Possui acomodações para 12 passageiros.

MAIS TRATORES E MENOS AUTOMÓVEIS

DURANTE as cerimônias da inauguração da sua nova fábrica de tratores em Detroit, o Sr. Harry Ferguson, inventor irlandês, advogou que, em um mundo em bancarrota, a indústria automobilística deveria interromper a produção de automóveis em favor de maquinaria agrícola. No mundo inteiro há mercado para 80.000.000 de tratores, disse o Sr. Ferguson, quando os quarenta e tantos milhões de automóveis existentes em nada contribuem para criação de riqueza básica.

O Sr. Ferguson anunciou que planejava fabricar uma nova série de implementos agrícolas que "revolucionariam o mundo", aplicando as teorias do "método de cultivo superficial" esposadas por Louis Bromfield, nos Estados Unidos, e Frederick Sykes, autor de "O Húmus e o agricultor, na Inglaterra. Êsses implementos estão sendo planejados em sigilo. Foi anunciado também que a companhia está levando avante uma nova idéia, a qual interessará financeiramente a todos os seus operários.

A nova fábrica de tratores, que ocupa uma extensão de 70 acres, foi construída no prazo de apenas 116 dias. Espera-se que a sua produção alcance o ritmo de 100 unidades diárias no início de dezembro próximo, atingindo a 400 unidades no princípio de março. Atualmente a companhia está importando 1.200 tratores por mês, fabricados nas suas instalações de Coventry, na Inglaterra. Essa importação continuará até que a produção em Detroit satisfaça a procura. Atualmente o total de encomendas alcança a 89.000 A companhia planeja fabricar até 3.000 tratores por dia caso haja procura suficiente.

ÔNIBUS PARA A ARGENTINA

AS fábricas suecas de ônibus foram convidadas a fazer ofertas relativas ao fornecimento de ônibus e bondes destinados ao serviço de transportes de Buenos Aires. Trata-se de 900 carros de 28 a 40 lugares, 1.300 ônibus menores e mais 300 bondes. As negociações estão sendo encaminhadas através da Legação Argentina em Estocolmo.

NOVO VAPOR SUECO

A FROTA de cargueiros rápidos da Johnson Line vem de ser acrescida de uma série de cinco navios de modêlo inteiramente novo. E' a série "Seattle", com deslocamento, cada um, de 9.100 toneladas de pêso morto, desenvolvendo 20 nós de velocidade com carga completa, sendo por isto conhecidos como os cargueiros mais velozes de alto mar.

Vários novos lineamentos de construção foram incorporados a êstes navios. O mecanismo dos porões e do manejo de carga foi especialmente desenhado, a fim de poder ser feita uma rápida carga e descarga. Uma destas inovações é a substituição das manivelas e guinchos comuns por guindastes elétricos especialmente desenhados. Cada navio possui 14 dêstes guindastes.

Possui cada um dêles seis porões frigorificados com uma capacidade total de cêrca de 95.000 pés cúbicos, podendo um têrço dêles ser utilizado para o transporte de produtos de alta congelação.

Tôdas as unidades desta série foram construídas em estaleiros suecos, com a utilização dos mais modernos processos de construção naval. Com êles, a Johnson completou uma frota de 35 motonaves, num total de 275.000 toneladas, em tráfego, restando ainda encomendados mais cinco navios com 25.000 toneladas.

O "Seattle" está empregado na linha do Brasil.

Empréstimo Mineiro de Consolidação

"Série B" — Lei n.º 131 de 6 de Novembro de 1936.

RELAÇÃO DAS APÓLICES PREMIADAS

NO SORTEIO DE 31 DE OUTUBRO DE 1948

Cr$ 1.000.000,00	1.560.510
Cr$ 100.000,00	1.501.219
Cr$ 50.000.00	1.607.810
Cr$ 20.000.00	1.252.023
Cr$ 20.000,00	1.945.364

PRÊMIOS DE DEZ MIL CRUZEIROS

1.058.562 1.144.169 1.832.957

PRÊMIOS DE CINCO MIL CRUZEIROS

1.051.862 1.089.034 1.206.376 1.550.858 1.826.954

PRÊMIOS DE MIL CRUZEIROS

1.006.873	1.224.241	1.357.301	1.536.700	1.766.359
1.014.264	1.241.707	1.375.295	1.577.067	1.766.143
1.014.379	1.242.139	1.377.878	1.610.039	1.769.075
1.015.289	1.248.935	1.411.061	1.631.255	1.818.651
1.022.236	1.252.218	1.424.785	1.649.563	1.826.556
1.044.408	1.257.183	1.449.364	1.661.266	1.857.531
1.054.351	1.338.415	1.450.527	1.665.038	1.874.695
1.066.322	1.349.888	1.471.660	1.668.893	1.917.291
1.196.044	1.349.973	1.514.376	1.686.385	1.941.082
1.208.971	1.352.457	1.520.093	1.736.436	1.956.157
1.220.174	1.355.456	1.532.532	1.756.763	1.979.233

SECRETARIA DAS FINANÇAS, 31 DE OUTUBRO DE 1948. BENEDITO TERTULIANO — CHEFE DA 1.ª SECÇÃO. VISTO, F. MARTINS, SUPERINTENDENTE DO DEPARTAMENTO DA DESPESA VARIÁVEL.

NOTA: — As listas das apólices sorteadas para resgate ao par, serão distribuídas aos portadores, pelos Bancos Comércio Ind. Minas Gerais, Comércio e Ind. de S. Paulo, Secretaria das Finanças e Bôlsa de Valores, em Belo Horizonte e Departamento da Fazenda de Minas Gerais, no Rio de Janeiro.

Em tôdas as partes do mundo é ouvida a poderosa voz da Rádio Club de Pernambuco

Ouvintes de tôdas as latitudes comprovam o alcance da Rádio Club de Pernambuco, em cartas repassadas de simpatias. Estas cartas comprovam não sòmente a excelência do aparelhamento técnico da emissora, bem como sua eficiência como veículo para sua propaganda. Convidamos os anunciantes a lerem as impressões dos que nos ouvem em Duque de Caxias, no Sul, ou em Ipamerí, no Estado de Goiás. Assim poderão melhor aquilatar do que significa a sua mensagem de vendas na "pioneira das ondas curtas".

Do Dr. Donato R. Borges, 1.º Ten. Médico, residente em Ipamerí, no sul de Goiás, e assíduo ouvinte da PRA-8, recebemos a carta que abaixo transcrevemos, a qual fêz acompanhar de alguns envólucros da Pasta Eucalol, tomando parte no Concurso de Viagem ao Rio, que tem despertado entre nossos ouvintes grande interêsse.

Ipamerí, 10 de janeiro de 1948.

Sr. Diretor da Rádio Clube de Pernambuco.

Cordiais saudações:

Sou filho do Sul, mas tendo servido no Recife por largo período, trouxe daí muitas recordações, apreciando muito a terra, a tradição de seu povo, seus usos, costumes e sua música.

Assim, não poderia deixar de ouvir os programas da P. R. A.-8, para recordar-me da linda Veneza Brasileira.

Aproveito também a oportunidade para informar a V. S. da nitidez com que é ouvida essa possante estação nordestina aqui no sul de Goiás, principalmente após as 19 horas.

Sem mais, grato pela atenção e de V. S. um amigo ao inteiro dispor.

As.) Donato R. Borges
1.º Ten. Médico

Do Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque, residente em Duque de Caxias, no Estado de São Paulo, recebemos a seguinte carta:

Duque de Caxias, (S. P.), 2 de Fevereiro de 1948.

Ilmo. Sr.,
Diretor da P. R. A.-8.

Respeitosas saudações.

Desobrigando-me do grato dever para com aquêles de boa vontade, apresento-vos os meus sinceros agradecimentos pela especial atenção que V. S. me dispensou: atendendo ao apêlo que há dias vos fiz referente ao enderêço de um tio meu.

Esclareço-vos que após quatro dias da expedição de minha carta a V. S., recebi um telegrama do referido tio.

Do amigo reconhecido.

as.) Dagmar Pessoa de Albuquerque.

Enderêço:
Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque
4.º Regimento de Infantaria
Duque de Caxias — São Paulo.

Do Sr. John Dinesen Hansen, residente à Av. Churchill n.º 97, sala 305-306, no Rio de Janeiro, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Rádio Club de Pernambuco PRA-8.

A resposta para a pergunta feita por esta Emissora: Qual é a casa que irá patrocinar o Bochudo? E' a seguinte: — Irá patrocinar o grande frêvo de Sebastião Lopes para o Carnaval de 48, uma das maiores casas de Pernambuco.

"CASAS JOSE' ARAUJO S. A.", Rua Duque de Caxias n.º 191.

Atenciosamente

as.) John Dinesen Hansen

Do Sr. Verner Mélo, também residente no Rio de Janeiro, à Rua Flack n.º 11 — Riachuelo, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Exmo. Sr..,
DD. Rádio Clube de Pernambuco PRA-8.

Como ouvinte assíduo dessa Emissora, vou responder uma pergunta feita pela mesma.

A casa que vai patrocinar o BOCHUDO é a formidável

CASAS JOSE' ARAUJO S. A., Rua Duque de Caxias, 191, Recife — Pernambuco.

Cordialmente
as.) Verner Mélo

Enderêço:
R. Flack n.º 11, Apartamento 301.
Riachuelo — Rio de Janeiro.

P. S. — Ouço tão bem os programas dessa Emissora, como se fôsse uma estação local, aliás é a única de todo o nordeste e norte do Brasil que se ouve perfeitamente.

P. R. A. 8 - RÁDIO CLUB DE PERNAMBUCO

Av. Cruz de Cabugá, 394

Representante no Rio: — F. R. Pereira de Souza & Filho — Praça Getúlio Vargas2 — 4.º and

BOLSAS E TÍTULOS

Mercado de Valores do Rio

NO mês de outubro último foram negociados, na Bôlsa de Valores do Rio de Janeiro, 84.062 *títulos, no valor de* Cr$ 30.910.711,80. *Em igual mês do ano passado os negócios realizados envolveram* 124.493 *títulos no valor de* Cr$ 52.871.496,25. *Registou-se uma diferença para menos, em outubro do ano corrente, de* 40.431 *títulos e* Cr$ 21.960.784,45. *Continua assim a se fazer sentir grave depressão na Bôlsa de Valores. Em comentário inserto na sua edição correspondente a novembro "Conjuntura Econômica" anota ser paradoxal o que se está verificando em todos os mercados de valores do país, de vez que não corresponde à situação econômica geral nem aos resultados financeiros das companhias e menos ainda ao desenvolvimento favorável das finanças públicas. Até certo ponto semelhante depressão reflete uma tendência internacional, sendo entretanto mais contínua e acentuada que na maior parte dos outros países em condições semelhantes.*

Tentou-se explicar o desinterêsse do público pelas Bolsas de Valores no Brasil com motivos psicológicos: a preferência de nossos capitalistas pelo mercado imobiliário ou ainda a importância das Bolsas de Mercadorias; em suma, a aversão contra o caráter abstrato da mercadoria negociada na Bôlsa de Valores. Se estas observações contêm algo de verdadeiro, não são entretanto suficientes para explicar a diminuição dos negócios bolsistas nos últimos dois anos.

Segundo o resumo das transações efetuadas em outubro transacto, a maior parcela do movimento coube às obrigações da União, que totalizaram negócios no montante de Cr$ 7.223.680,50, representados por 7.411 títulos. Nesta espécie, sobressaíram, como já vem acontecendo desde algum tempo, as Obrigações de Guerra. As de valor nominal de Cr$ 5.000,00 foram negociadas com uma depreciação média de 32% e as dos demais valores com desvalorizações médias de 33% sôbre o valor nominal. Continuando a perda de valor, todos os títulos desta categoria lograram preços médios inferiores aos obtidos em outubro de 1947. As Obrigações do Tesouro Nacional de 1932, 7%, foram as menos depreciadas, de vez que perderam apenas 3% do nominal.

As Apólices da União vieram logo a seguir com um movimento total de Cr$ 6.721.257,00, correspondendo a 10.155 títulos. Também aqui o recuo dos preços médios foi geral, havendo espécies que atingiram uma depreciação de 37%, tais como as Uniformizadas, 5%, nominal, de Cr$ 200,00 de valor nominal; as do Empréstimo de 1903, ao port., Obras do Pôrto, de Cr$ 1.000,00; as de Diversas Emissões, 5%, para cautelas, de Cr$ 1.000,00 e as do Reajustamento Econômico, 5%, port., de Cr$ 500,00.

Com as Apólices dos Estados ocorreu o mesmo, sendo de notar que inclusive os títulos de emissão do Estado de São Paulo, que na sua Bôlsa local se encontram em plena ascensão, continuam caindo na Bôlsa do Rio de Janeiro. Os negócios neste grupo se elevaram a Cr$ 3.528.955,50, correspondendo êste total a 11.244 títulos. De Apólices do Distrito Federal foram negociadas 3.938 no valor de Cr$ 675.079,00 e, das de outros Municípios, 570 no valor de Cr$ 151.740,60.

Estiveram muito ativos os negócios com ações de bancos, envolvendo um total de 7.653 ações no valor de Cr$ 2.139.874,00. Foram negociadas 3.135 ações preferenciais do Banco de Crédito Pessoal, de valor nominal de Cr$ 100,00, com uma valorização média de 30%, ou seja ao preço médio, por ação, de Cr$ 130,00, contra Cr$ 120,60 de outubro do ano passado. Foram objeto de interêsse, também, 1.237 ações do Banco Financial Novo Mundo, de valor nominal de Cr$ 500,00, vendidas ao preço médio de Cr$ 605,00 por unidade. As ações do Banco Industrial Brasileiro foram vendidas com 30% de depreciação; as do Banco Operador com 17% e as do Banco da Prefeitura com 15%. Um lote de 40 ações do Banco Boavista, de valor nominal de Cr$ 500,00, logrou preço médio de Cr$ 1.400,00. Pequenos lotes do Banco do Comércio obtiveram preços superiores a outubro do ano passado.

Poucas ações de companhias de seguros foram levadas ao mercado. Das companhias de tecidos os maiores negócios foram realizados com ações da América Fabril, totalizando 1.630, de valor nominal de Cr$ 200,00, transferidas a Cr$ 431,90, em média.

Um lote de 1.445 ações da Panair foi vendido com depreciação de 48% e umas poucas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro foram depreciadas em 10%.

No setor das companhias diversas, 2.491 ações da Companhia Brasileira de Energia Elétrica, nominativas, foram vendidas ao par: Cr$ 200,00. Da Carbonífera Minas de Butiá, 5.250 ações, de valor nominal de Cr$ 100,00 cada, foram vendidas ao preço médio de Cr$ 41,90, contra Cr$ 119,30 obtidos em outubro de 1947. 7.047 ações da Minas de São Jerônimo foram vendidas por 60% menos do seu valor nominal. As ações de Cr$ 200,00 da Belgo Mineira, foram vendidas a Cr$ 385,50 e as da Companhia Siderúrgica Nacional a Cr$ 130,20, contra 116,30 do ano passado. Ações dos Laboratórios Silva Araujo Roussel obtiveram em média Cr$ 1.400,00 contra 1.176 em outubro anterior.

◆

O EMPRÉSTIMO DA LIGHT

SEGUNDO informa a imprensa especializada de Nova York o Banco Mundial de Recuperação e Fomento fará em breve o lançamento do empréstimo solicitado pela Light para o prosseguimento de suas obras no vale do Paraíba. Diz o "Journal of Commerce" que reina grande expectativa nos círculos financeiros, em tôrno da operação, de vez que, os respectivos títulos, com a garantia daquele estabelecimento de crédito e do govêrno do Brasil, serão lançados à subscrição pública.

E' oportuno lembrar que o Banco tanto pode emprestar dos seus recursos próprios, como pode também fomentar o interêsse dos capitais privados. Em outras oportunidades, completo sucesso, já promoveu a colocação de empréstimos, atingindo inclusive outros mercados investidores, destacando-se neste particular o êxito dos títulos que ofereceu na Europa.

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RUA DA QUITANDA, 129

CAPITAL E RESERVAS ..... Cr$ 105.174.000,00

DEPÓSITOS ..... Cr$ 329.740.000,00

Recebe depósitos à vista e a prazo.

Concede taxas especiais nas operações de desconto à indústria e ao comércio.

Emite letras hipotecárias ao portador, juros de 7% a. a., com cupões semestrais e garantidas especialmente pelos seus empréstimos hipotecários.

O Banco recebe ao par essas letras, em pagamento de amortizações vencidas de qualquer dos seus empréstimos hipotecários.

TABELA PARA DEPOSITOS

DEPÓSITOS POPULARES — LIMITE CR$ 10.000,00
Juros 5,5% a. a.

DEPÓSITOS LIMITADOS — LIMITE CR$ 200.000,00
Juros 5% a. a.

DEPÓSITOS À VISTA — SEM LIMITE
Juros 3,5% a. a.

DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO
30 dias — Juros 4% a. a.
60 " " 4,5% a. a.
90 " " 5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO
De 6 meses — Juros 5,5% a. a.
De 12 " " 6% a. a
De 24 " " 6,5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO — RENDA MENSAL
De 12 meses — Juros 5,5% a. a.
De 24 " " 6% a. a.

A seus acionistas e aos servidores municipais, o Banco abona juros de 6% a.a. em conta especial, com retiradas livres por meio de cheques.

BANCOS & MOEDAS

Bancos Estrangeiros e Banco do Brasil

DECORRIDOS sete meses do ano corrente o volume dos empréstimos bancários havia atingido a 48.909.805 mil cruzeiros e os depósitos estavam na ordem de 53.670.560 milhares de cruzeiros, para todos os estabelecimentos bancários funcionando no país, ou sejam 2.251, compreendidas matrizes e agências. A caixa em moeda corrente, nos bancos, era então de 3.687.690 mil cruzeiros. Estabelecidas as diversas relações, a caixa em relação aos depósitos à vista (38.102.606 mil cruzeiros do total acima referido), era de 9,7% e, em relação ao total dos depósitos, 6,9%. Os empréstimos, por seu turno, em fins de julho, ocupavam 91,1% dos depósitos.

*A participação dos bancos estrangeiros no volume total dos empréstimos era, então, de 3.622.296 mil cruzeiros, sendo que, dêste total, 2.370.674 mil cruzeiros em contas correntes a diversos. Restava assim, para os bancos nacionais, uma participação de 45.287.509 mil cruzeiros, sendo que 23.055.927 mil em contas correntes a diversos e 20.395.956 mil em letras descontadas a diversos, além de outras parcelas menores. Nos depósitos totais os bancos estrangeiros entravam com 4.019.802 mil cruzeiros, restando 49.650.758 mil cruzeiros para os bancos nacionais. Os depósitos à vista e a curto prazo, nos bancos es-*trangeiros, somavam então 3.667.700 mil cruzeiros e os a prazo eram apenas no total de 552.102 mil.

A caixa em moeda corrente, em poder dos bancos estrangeiros, era, em fins de julho, de 306.868 mil cruzeiros, sendo as responsabilidades de correspondentes no exterior de 108.571 mil cruzeiros.

Conforme a estatística bancária, estavam então em funcionamento no país 39 agências de bancos com sede no exterior, representando um capital para operações, no país, de 442.900 mil cruzeiros. Em igual data do ano passado o mesmo número de agências tinha um capital de 254.583 mil cruzeiros, apenas. O montante do fundo de reserva legal era, ao fim dos primeiros sete meses do ano, de 6.000 mil cruzeiros e as outras reservas se elevavam a 215.314 mil cruzeiros.

No movimento bancário a posição do Banco do Brasil é das mais destacadas. Em 31 de julho estavam sob sua guarda 18.030.324 mil cruzeiros do volume total dos depósitos bancários; comparando êste número com o relativo de igual mês do ano passado — 18.487.562 mil cruzeiros — verifica-se que houve uma redução de mais de 400 milhões de cruzeiros. Semelhante diferença proveio sobretudo do declínio registado nos depósitos à vista e a curto prazo, que desceram de 14.969.041 mil para 14.139.074 mil cruzeiros.

Os empréstimos efetuados pelo estabelecimento de crédito oficial, em fins de julho, montavam a 14.880.619 mil cruzeiros, contra 15.077.522 mil cruzeiros de igual data do ano passado. Houve aí, também, sensível redução, na ordem de 196.903 mil cruzeiros.

A caixa em moeda corrente, em poder do Banco do Brasil, era em 31 de julho no valor de 1.125.611 mil cruzeiros.

Com o capital de 100 milhões, tinha um fundo de reserva legal de 381.666 mil cruzeiros e outras reservas que subiam a 2.316.190 mil cruzeiros. Os correspondentes no exterior figuravam no ativo com uma responsabilidade de 7.095.884 mil e, no passivo com 865.582 mil cruzeiros.

◆

DESVALORIZAÇÃO DO "YUAN"

A CHINA está vivendo momentos dramáticos, avassalada por uma crise que se estende a todos os setores de sua vida, ferindo inclusive a parte econômica. Em reportagem inserta na sua última edição, sôbre o custo da vida, O OBSERVADOR focalizou o caso da velha nação asiática. Agora, no mês de novembro, o govêrno nacionalista tomou uma séria medida, desvalorizando oficialmente a divisa de ouro "yuan" e abolindo tôdas as restrições à posse, por particulares, de ouro, prata e divisas estrangeiras.

A nova taxa de câmbio será de 20 "yuans" de ouro para um dólar dos Estados Unidos, ao passo que a taxa anterior era de 4 para 1. As outras equivalências anunciadas foram: 1.000 "yuans" de ouro para uma onça de ouro e 15 para uma onça de prata. O Ministério das Finanças anunciou que as taxas de câmbio entre o "yuan" e as outras divisas serão elevadas proporcionalmente.

Ainda consta, das declarações daquele Ministério, que nenhuma moeda de ouro ou prata pode ser retirada do país exceto na forma de ouro ornamental, não excedendo de 2 onças e na forma de prata não indo além de 100 dólares norte-americanos. As pessoas que levarem ouro, prata e divisas estrangeiras para o país, poderão trocá-las por moeda de ouro "yuan" ou notas, às taxas estipuladas, ou empregá-las na aquisição de títulos em dólar 1947. Uma outra indicação é que somente o Banco Central da China poderá converter, comprar ou vender ouro, prata ou moedas de prata ou divisas estrangeiras.

◆

FUNDO MONETÁRIO

UMA delegação do Fundo Monetário Internacional está percorrendo os países da América Latina a fim de estudarem os problemas de comércio e moeda. O Brasil foi o primeiro visitado, pelo grupo de técnicos chefiado pelo diretor Camille Gut, da Bélgica, que aqui manteve conferências com o Ministro da Fazenda, presidente do Banco do Brasil e outras autoridades, examinando especialmente os aspectos decorrentes da crise de dólares.

Além do Brasil estão incluídos, no roteiro da delegação, Argentina, Uruguai, Chile, Peru, Equador e Colômbia.

Uma outra missão foi enviada a Tcheco-Eslováquia, a fim de ali verificar se está sendo intensificado o comércio com a Europa Ocidental, de modo a se habilitar a amortizar o empréstimo de 6 milhões de dólares obtido do Fundo.

Soc. Abastecedora de Gasolina e Óleos Ltda.

(SAGOL)

Uma organização brasileira para bem servir aos automobilistas de PÔRTO ALEGRE e do RIO GRANDE, pela sua vasta rêde de postos de serviço, em todos os recantos do município de PÔRTO ALEGRE. Gasolina e Lubrificantes de tôdas as marcas e qualidades.

SERVIÇO DE LUBRIFICAÇÕES E LAVAGENS

ESCRITÓRIO CENTRAL:

Rua Siqueira de Campos n.º 1185 — Fone, 7883

PÔRTO ALEGRE -- Rio Grande do Sul -- BRASIL

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

THE LIBRARY OF T...
MAR 3 1949
UNIVERSITY OF ILLINOIS

FOCALIZANDO COM REALISMO O PROGRESSO DO BRASIL

O desenvolvimento progressivo dos nossos recursos econômicos, com o incremento da produção agrícola, o ritmo acelerado da indústria e a expansão do comércio em todos os ramos, palpita, através de reportagens vivas, estudos profundos, agudos comentários e noticiário honesto nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — líder das revistas especializadas do Brasil! Daí ser O OBSERVADOR citado, hoje em dia, como preciosa fonte bibliográfica de valor inestimável para economistas, técnicos e estudiosos em geral. Por outro lado, o fato de ser O OBSERVADOR procurado, com crescente interêsse, por leitores da mais variada gama intelectual — professôres, industriais, comerciantes, banqueiros e estudantes — e a circunstância de contar, entre seus assinantes, entidades públicas e privadas de todos os países americanos, muitos europeus, e nos mais longínquos rincões do território brasileiro, conferem-lhe um valor indiscutível como eficiente veículo de publicidade para quantos aspiram ao progresso de seus negócios e à prosperidade nacional.

Solicite, hoje mesmo, pelo Reembôlso Postal, uma assinatura de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, preenchendo o cupão abaixo.

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182

RIO DE JANEIRO

ASSINATURAS

1 ano ....Cr$ 100,00
2 anos....Cr$ 180,00
3 anos....Cr$ 260,00

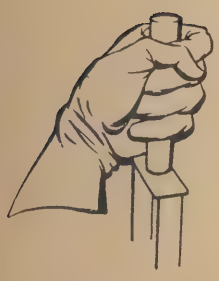
LIDER DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS DO BRASIL

O OBSERVADOR Econômico e Financeiro
Caixa Postal 3114 Rio de Janeiro

Solicito, pelo Reembôlso, uma assinatura por .... ano(s).

Nome .....
Rua e N.º .....
Cidade .....
Estado .....

nter - Americana



ligue uma chave e iluminará uma cidade

Durante os anos de 1942 a 1946 foram instalados os seguintes equipamentos adicionais nos sistemas aéreos e subterrâneos desta capital:

Metros de fios	**2.900.847**
" de dutos	**441.097**
" de cabos subterrâneos	**273.845**
Número de postes	**8.950**
" de transformadores em postes	**405**
" de vaults	**97**
" de transformadores em vaults	**67**
" de lâmp. de iluminação pública	**5.829**

As grandes usinas geradoras... os transformadores... milhões e milhões de metros de fio... rêdes de distribuição... requerem o emprêgo de vultosos capitais e inumeráveis obstáculos de ordem técnica devem ser superados para que a eletricidade, ao simples apertar de um botão ou ao ligar de uma chave, ilumine uma cidade, movimente fábricas e proporcione, em cada lar, as mais modernas formas de confôrto!

COMPANHIA DE CARRIS, LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO LTDA.

Dezembro
1948

NESTE NÚMERO:

Comércio Exterior 8
De Todo o Mundo 12
Crônica Parlamentar 17
Política de Valorização da África Ameaçando produtos do Brasil 20
(Evaldo Simas Pereira)
Muito Importante 33
(Antônio Osmar Gomes)
Um fim de ano inflacionário 34
(Omer Mont'Alegre)
Aspectos do Desenvolvimento Industrial do Brasil 42
Escassez de Dólares, Procura inatendida, Contrôles 44
(José Garrido Tôrres)
Atualidade Açucareira 60
A Indústria da Construção de Máquinas 66
(Heitor Ferreira Lima)
Produção Petrolífera Latino-Americana em nova fase 75
(Geraldo Banaskawitz)
Posição Mundial do Algodão 80
(Renato Gonçalves Martins)
Importância da Mamona 85
(Linneu Maria Vieira)
Cooperativas no Sul 93
(Valdick Moura)
A Estrada de Ferro Sorocabana recebe mais 5 locomotivas Diesel-Elétricas 101
Banco Ribeiro Junqueira S. A. 103
Providências tendentes à Implantação da Indústria do Petróleo 105

NOTAS EDITORIAIS

O Orçamento 3
Capital para H. P. 4
Agruras da Vida Real 4
Distribuição do Leite 4
1948-1949 5
Novo Horizonte 6

SECÇÕES

Observações Municipais 108
Vias de Comunicação 109
Bancos e Moedas 111

Capa de Ary Fagundes

EXPEDIENTE

Propriedade da

SOC. EDITORA "O OBSERVADOR", LTDA.

COLABORAÇÃO PERMANENTE DE: Arthur Ramos, Arí F. Torres, Caio Prado Júnior, Dante Costa, Garibaldi Dantas, Humberto Dantas, José Maria Belo, Moacir Soares Pereira, Nelson Coutinho, Oscar Tenório, Paulo Frederico de Magalhães, Pedro Calmon, Raul Lima, Roberto Lyra, Sérgio Buarque de Holanda, Sérgio Milliet, Teófilo de Andrade, Líbero de Miranda, Renato Mendonça, Carlos Lacerda e Prof. Leonidas Rezende.

Correspondentes especiais em

Londres, New York e Buenos Aires

Os originais enviados à redação não serão devolvidos mesmo quando não publicados.

Publicação mensal

Redação: Av. Graça Aranha, 182 — 8.º andar
Caixa Postal, 3.114 — Telg. Observador

Tels. { Redação — 42-6995
Gerência — 42-5519

SUCURSAIS

SÃO PAULO — Diretor: Heitor Ferreira Lima — Ed. Saldanha Marinho — Rua Líbero Badaró, 39 — 3.º and. — Tel. 3-6060 — S. Paulo.

MINAS GERAIS, GOIAZ e MATO GROSSO — Diretor: Dr. Moacir Assis de Andrade — Ed. Guimarães, Av. Afonso Pena, 952-3.º andar — Tel. 2-5046 — B. Horizonte.

RIO GRANDE DO SUL, SANTA CATARINA — Diretor: H. J. Bacelar — Rua dos Andradas — Ed. Sloper, 5.º andar — Tel. 4780 — C. Postal 571 — Pôrto Alegre.

RECIFE, PERNAMBUCO — Carlos Leite Maia — Ave. 10 de Novembro, 10 — Ed. SULACAP — Sala 405 — com jurisdição em Sergipe — Alagoas — Paraíba — R. G. do Norte e Ceará.

AGÊNCIAS NOS ESTADOS

CEARÁ — José Edesio de Albuquerque — Rua Guilherme Rocha, 182 — Fortaleza.

BAHIA — Florêncio Matos — Depósito Continental de Livros — Praça Barão do Rio Branco, 5-A — 2.º andar — Salvador — Bahia.

S. PAULO — M. Pontes & Cia. — Rua 15 de Novembro, 69 — Santos.

SANTA CATARINA — Carl Whale — Rua 15 de Novembro, 992 — Blumenau.

RIO GRANDE DO SUL — Pelotas — Distribuidora Sul Riograndense — Rua 7 de Setembro, 312. Paulo Pargentdler — Praça Marechal Floriano, 447 — Passo Fundo.

PORTUGAL E COLÔNIAS — Livraria Bertrand — Rua Anchieta, 31 — 1.º — Lisboa.

DISTRIBUIDOR PARA O RIO

Paschoal Tramontano.

Representante em Buenos Aires

Prensa Americana — Vitória, 1222.

Fotografias de Mozar Alves da Silva

Número avulso ..... Cr$ 10,00
Mês anterior ..... Cr$ 15,00

Números atrazados — Preços variáveis
índice semestral — Cr$ 15,00

ASSINATURAS

INTERIOR

1 ano	Cr$ 100,00
2 anos	180,00
3 anos	260,00

EXTERIOR

1 ano	Cr$ 200,00
Índices Semestrais, cada .	15,00

As opiniões expendidas em artigos assinados são de exclusiva responsabilidade de seus autores. Todos os artigos publicados são inéditos e escritos especialmente para esta Revista.

IMPRESSO NA EMPRESA GRAFICA "O CRUZEIRO" S. A. — LIVRAMENTO, 203 — RIO

O OBSERVADOR
ECONÔMICO E FINANCEIRO

REDAÇÃO:
AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182-8.º andar
RIO DE JANEIRO

FUNDADOR
VALENTIM F. BOUÇAS

CAIXA POSTAL 3.114
Tels. — Ger. 42-5519 — Red. 42-6995
End. Telegr. "OBSERVADOR"

N.º 155 — NOTAS EDITORIAIS — ANO XIII

O Orçamento

O ORÇAMENTO da União para o exercício de 1949 consigna um *deficit* superior a um bilião e trezentos milhões de cruzeiros. Aprovado pelo Congresso, esperou-se que o Presidente da República, usando das faculdades outorgadas pela Constituição, vetasse certos dispositivos da despesa, com o objetivo de reduzir o desequilíbrio a proporções menos alarmantes. O que se verificou, contudo, foi que a lei de meios foi recambiada ao Senado, findo o prazo legal, sem qualquer pronunciamento do executivo. Essa atitude do chefe do govêrno, sem paralelo na história republicana, pode ser interpretada, de certo modo, como uma crítica velada ao trabalho do parlamento e, não implicando em querer o executivo isentar-se da responsabilidade de cumprir as determinações orçamentárias, mostra que essas determinações contam, já agora, com o pleno endôsso do Congresso.

A opinião unânime dos entendidos afina pela afirmação de que o orçamento de 1949 é defeituosíssimo, possivelmente o mais defeituoso dêste século. Que motivos poderosos influíram no sentido de comprometer a feitura da lei de meios? Primeiramente, há de ter sido o propósito de atender a tôdas ou à maioria das exigências formuladas pelos representantes das diversas unidades da Federação, no tocante a obras e serviços regionais. Não procurou o Congresso, dessa maneira, estabelecer uma rigorosa escala de prioridade para a execução de obras e serviços públicos, levando em conta sua importância para o país, pois orientou a concessão de verbas com o objetivo de com elas contemplar a tôdas as zonas e a todos os Estados.

Em segundo lugar veio a majoração dos vencimentos e salários do pessoal civil e militar, concedida poucos dias antes do dia fixado pela lei básica para a ultimação dos trabalhos orçamentários. Ora, somente o aumento em aprêço seria de molde a exigir uma revisão completa e uma redução rigorosa em tôdas as especificações da despesa. Isto não foi feito, por falta de tempo e de vontade, e o remédio para o *deficit* volumoso procurou-se encontrar na reforma da lei do impôsto de consumo. Êsse remédio não curou o mal, e, de certo modo, originou outros males. Os esforços de última hora resultaram improfícuos, e o orçamento saiu do Congresso com um *deficit* inegavelmente apavorante.

As perspectivas para o próximo exercício não são, pois, animadoras. A nação está perfeitamente capacitada das dificuldades com que se depara o govêrno para comandar as finanças públicas em 1949. Essas dificuldades, no entanto, não poderão ser superadas com o corte sistemático das verbas conferidas a diversos ministérios e outros órgãos da administração, com uma política de poupança que venha a entorpecer a ação administrativa, especialmente nos setores ligados às atividades da produção e circulação das riquezas. Há que encontrar, no mundo das despesas autorizadas, aquelas cuja realização possa ser adiada sem o perigo de comprometer a atuação governativa.

Paralelameste, torna-se indispensável eliminar a evasão dos tributos, através da melhoria do aparelhamento arrecadador e fiscalizador, e incentivar a criação de riquezas, para que elas beneficiem os cofres públicos. Tudo isso pressupõe o traçamento de um plano de trabalho que, tendo o orçamento como trilha, dêle se possa afastar, tôda vez que o afastamento se tornar necessário à boa condução dos negócios públicos. O Congresso, por meio de seus elementos mais representativos, saberá apoiar um plano dessa natureza, e todos os desvios que se tornarem indispensáveis, pois, responsável que é pela elaboração da lei de meios de 1949, sabe que, como foi feita, essa lei de meios não poderá ser executada sem que leve o Brasil a uma situação financeira comprometedora.

Diretor Responsável
OYAMA P. TEIXEIRA

★

Gerente
R. C. DE MEDEIROS

★

Redator Responsável
E. SIMAS PEREIRA

AGRURAS DA VIDA REAL

◆ *Formidáveis* desbarramentos provocados por uma tromba dágua seguida de pesados aguaceiros, levaram a ruína e a dor a várias cidades da zona da mata de Minas e o norte do Estado do Rio, situadas nos fundos de férteis vales. A terra caída liquidou culturas e criações, enquanto as águas destruíram cidades inteiras, interromperam as comunicações e ceifaram mais de duas centenas de vidas, tudo constituindo um dos mais infaustos acontecimentos nacionais.

Todo o país se sentiu entristecido com o fato, e logo de tôdas as partes seguiram generosos socorros, ao tempo em que as autoridades municipais, estaduais e federais se aprestavam para um amplo movimento de auxílio, em seguida, por ação elogiável do Ministério da Educação e Saúde, dividido em três partes — a inicial, de abrigo e socorros médico-sanitários, a segunda, de auxílio em roupas, víveres e utensílios, e a final, de restauração da vida na desolada região.

Passados os primeiros e mais dramáticos momentos, a população atingida, sob o estímulo da solidariedade, mostrou-se animada para a reconstrução e a volta ao trabalho, demonstrando um espírito elevado que ecoou pelo país inteiro.

Participamos do movimento de solidariedade, e sentimos igualmente tristeza pelos efeitos penosos causados pelas enxurradas.

De tudo, porém, o que nos parece mais triste é a evidência, que a oportunidade trouxe mais uma vez à baila, de quanto é difícil a vida rural no Brasil. Uma tromba dágua não pode, sem dúvida, ser considerada fenômeno comum, e é claro que seus efeitos só poderiam ser desastrosos. Todavia, a situação em que ficaram as populações de vários municípios não atingidos pròpriamente pela tromba, e a falta de meios imediatos com que socorrelas, evidenciaram, igualmente, o desamparo do meio rural brasileiro.

A zona da mata de Minas e o norte do Estado do Rio são regiões próximas da capital da República, a ela ligadas por estradas de rodagem e de ferro. Isto facilitou enormemente o envio rápido de socorros, o que salvou vidas e evitou mal maior.

Mas se estivessem situadas no extremo norte, por exemplo?

E o que ali ocorreu não se tem verificado repetidas vêzes, com menor intensidade, por certo, mas com uma frequência desoladora, em outras partes do país, sem o eco provocado pela proximidade?

Não são, por acaso, tragédias maiores as originadas pelas sêcas e pelas moléstias nos confins do território nacional? E as cheias do São Francisco?

Estas perguntas como que aumentam a tristeza ocasionada pelo desastre mineiro, e indicam aos brasileiros a extensão e a gravidade dos problemas sociais do seu imenso e vário país, pouco povoado, sem civilização em grande parte do território e ignorado, até, em outras.

◆

DISTRIBUIÇÃO DO LEITE

◆ *O Agravamento* do problema da distribuição do leite, no Distrito Federal, está a exigir do govêrno o traçamento de um plano que permita, ao lado do atendimento das necessidades atuais do mercado, o aumento do consumo dêsse produ-

Capital para H. P.

VAMOS entrar numa fase decisiva da energia elétrica no Brasil, com ponderáveis parcelas de capital em dólares tendo aplicação no desdobramento de sistemas ou na criação de conjuntos novos. Enquanto a Light ultima os detalhes de sua operação com o Banco Mundial, o Banco de Importação e Exportação dos Estados Unidos concede um empréstimo às Emprêsas Elétricas Brasileiras e o govêrno do Rio Grande do Sul tem o seu plano de eletrificação recomendado pela Missão Abbink aos capitalistas norte-americanos, para um investimento de 800 milhões de dólares. Enquanto isto, no vale do São Francisco está se trabalhando com afinco nas tarefas preliminares que hão de culminar com a realização da hidrelétrica de Paulo Afonso, servindo a cinco Estados do Nordeste, abrindo aos mesmos possibilidades de um desenvolvimento industrial a que até agora não puderam fazer jus. No Norte do Estado do Rio seguem um tanto atrasadas as obras da central de Macabu, com duas turbinas já montadas, o túnel de quase seis quilômetros, por onde serão vasadas as águas do Macabu para o São Pedro inteiramente revestido, à espera que sejam concluidas as obras da barragem. Em Minas Gerais, o Plano de Fomento Econômico estruturado pelo Govêrno do Sr. Milton Campos, tendo à frente os Secretários de Estado Américo Gianetti e Magalhães Pinto, dá os primeiros passos para o aproveitamento do potencial do rio Santo Antônio, devendo a seguir disciplinar a fôrça em potencial do Fêcho do Funil.

Êstes programas em execução, dentro de alguns anos, estarão influindo de maneira decisiva em alguns dos mais importantes setores da vida brasileira. As rêdes de alta tensão estão destinadas a exercer entre nós o mesmo papel dos trilhos das ferrovias, como condutoras de civilização. A produção de energia elétrica em grande escala, em áreas disseminadas pelo interior, irá permitir a descentralização industrial, com a consequente fixação, em áreas mais propícias, da mão de obra, facilitando-lhes a tarefa da produção de gêneros de subsistência, pondo inclusive o trabalho agrícola em bases mais remuneradoras, graças à possibilidade da irrigação e do uso da eletricidade nas fazendas.

O espírito industrial do Brasil encontrou um caminho certo, ao infletir para o aproveitamento de parte do potencial hidrelétrico e, graças à oportunidade facultada, podemos verificar que o capital aflue sempre que pomos ao seu alcance possibilidades de investimento lucrativo. Com energia elétrica farta e barata, virão os recursos para a instalação das indústrias que irão utilizá-la em larga escala.

O Brasil começa a viver a era da energia elétrica abundante e a ter racionalizada a sua produção nos "bornes" das grandes centrais de onde nascem as intensas rêdes para um novo esfôrço de colonização. A pronta afluência do capital para a construção de usinas de centenas de milhares de H. P. deve ser considerada pelos nossos homens de iniciativa como um sintoma da confiança depositada em nossos destinos. E' lógico que participemos ativamente dêsse movimento, concorrendo para que novas regiões do Território Nacional possam ser incorporadas no surto renovador, de Norte a Sul.

1948 - 1949

SERIA de todo interessante compor um balanço do que se fêz em 1948. O ano que está a expirar teria sido tal como o desejamos? Teríamos realizado, no seu curso, tudo quanto planejamos fazer? Conquanto pese o pessimismo de muitos, somos daqueles que, voltando neste momento as vistas para os doze meses decorridos, enxergamos os resultados de um trabalho árduo. Se não construímos novos edifícios, também não pusemos nenhum abaixo. Consumimos 1948 preparando o terreno e lançando bases para a tarefa da recuperação econômica do país.

Um dos esforços mais significativos realizados neste particular foi, indiscutivelmente, a luta pelo equilíbrio da balança comercial. Tendo começado o ano sob a ameaça de um *deficit* que até maio vinha sendo arrasador, chegamos ao fim do terceiro trimestre, até onde nos podem mostrar as estatísticas, com um saldo negativo de menos de 90 milhões, quando ao começarmos o sexto mês do ano contávamos com um que ia bastante além de 2 biliões de cruzeiros. O regime de licença prévia, pôsto em prática com rigor, permitiu que os negócios fôssem orientados num sentido mais construtivo e assim poderemos começar o ano novo sob perspectivas mais claras.

Em alguns setores da produção logramos indisfarçável melhoria, sendo que a vitória mais destacada, neste particular, está sendo constatada justamente nestes dias de dezembro, com o volume da colheita de trigo, capaz de atender à metade do nosso consumo pelo espaço de doze meses. No campo da produção industrial, vimos Volta Redonda atingir os seus limites de capacidade, justificando, já, o processo de sua ampliação. Indústrias novas foram instaladas pelo capital privado e passos decisivos estão sendo dados para a concretização dos planos de uma indústria nacional de álcalis.

A política financeira posta em prática pelo govêrno, de rigorosa economia, foi um prestigioso elemento de contenção nos gastos gerais; a moeda nacional atravessou o ano beneficiada por uma posição de equilíbrio na vida econômica nacional, tendo sua posição melhorada no exterior e o seu valor definido e ratificado perante o Fundo Monetário Internacional.

Marchamos para 1949 levando a certeza de que todo o esfôrço nacional empregado no curso de 1948 encontrará os melhores benefícios. O Brasil vence com galhardia os caminhos de uma crise de crescimento e êle tem fôrças bastantes para apressar a transição e empreender marcha segura pela estrada larga que tem aberta à sua frente.

A soma do sucesso econômico de uma Nação é o resultado dos esforços individuais dos seus filhos. Voltamos, por isto, as vistas para todos os brasileiros e, para êles, lançamos o nosso apêlo, para que perseverem no trabalho, aproveitando o clima de paz que reina no país, a fim de que, como acionistas da grande emprêsa do Estado, possam dentro em breve usufruir os dividendos, fruto da capacidade, do espírito de patriotismo e cooperação.

Ao expirar o ano de 1948, O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO dirige a todos os seus melhores votos de que o Novo Ano seja, efetivamente, um ano de trabalho, de paz e de progresso para o Brasil e para o Mundo.

---

to básico de alimentação, especialmente da alimentação das crianças. Recente investigação procedida por uma comissão de técnicos do Ministério da Educação e Saúde Pública, em referência ao assunto, admitiu como da ordem de 20 gramas de leite, "per capita", o consumo diário na capital da República. Ora, êsse consumo é ridículo, e explica, em boa parte, os altos índices de mortalidade infantil aqui verificados. Vinte gramas de leite equivalem, grosso modo, a uma colher de sopa — quantidade que representa um sexto da ração aconselhada pelos pediatras para o terceiro dia de um recém-nascido.

Certamente que o baixo consumo de leite no Distrito Federal, como em todo o Brasil, traduz, em primeira plana, a pobreza das condições de vida das populações. Mas a verdade manda indicar a existência de fatôres ponderáveis, ligados à produção e ao abastecimento, fatôres que pesam sobremaneira no agravamento da crise. No caso especial da capital da República, não há negar que a produção do leite "in natura" para ela encaminhada não atende às exigências normais do consumo. Avalia-se em 225 mil litros diários a quantidade distribuida no Distrito Federal pela Cooperativa Central dos Produtores de Leite. Essa quantidade, somada àquela que vem de outro entreposto, surge ridícula em confronto com a população carioca, que é superior, em muito, a dois milhões de habitantes.

Tenha-se em conta, para a devida compreensão do problema, a circunstância lamentável de as debilidades técnicas das emprêsas de laticínios, em relação ao tratamento a ser dispensado ao leite, determinarem a perda de cêrca de 20 mil litros diários, quantidade essa que se deteriora antes de atingir as fontes de consumo. Durante o verão, o leite inutilizado chega a alcançar 70 mil litros, segundo cálculos otimistas. Por outro lado, devido ao clima quente do Distrito Federal e ainda ao baixo padrão de vida de sua população, o qual não permite o uso generalizado da refrigeração doméstica, avultada quantidade de leite "in natura" se perde, antes de ser consumida, agravando a crise de consumo, e influindo no sentido da substituição dêsse produto, que é básico, por outros de conservação mais demorada.

Ocorre que, sob inúmeros aspectos, o leite é produto insubstituível, notadamente na alimentação infantil. E daí refletir-se o baixo consumo, de pronto, na capacidade de sobrevivência dos recém-nascidos, capacidade que se reduz e que determina uma mortalidade das mais elevadas do mundo. Há que assinalar ainda, em referência ao assunto, a qualidade do leite "in natura" entregue ao consumo carioca, qualidade que deixa a desejar nas próprias fontes de produção e que vem sofrendo um processo de "inferiorização" no curso da distribuição e do tratamento, para concluir com a mistura criminosa com a água — crime sabido e cuja punição cada dia se afasta mais do domínio dos fatos concretos.

A qualidade do leite "in natura" entregue à população do Distrito Federal é tão baixa que os pediatras mais responsáveis chegam a aconselhar, para a alimentação infantil, sua mistura ao leite em pó ou ao leite condensado — a fim de melhorar suas qualidades alimentícias. Ora, tudo está a indicar que

a produção nacional de láteos em pó ainda não se faz em condições de atender plenamente às exigências do consumo interno. A quantidade dos produtos láteos entregues ao mercado continua aquém da capacidade normal do consumo. Se essa produção alcançasse quantitativos razoáveis, a população possívelmente lhe daria preferência, dada a facilidade de sua conservação.

Não é, infelizmente, e vemos que, ainda agora, ponderável é a importação do leite em pó estrangeiro, fato perfeitamente justificável em face das condições especiais dos grandes mercados de consumo do país. Essa importação, porém, sofre restrições de todo porte. Entre os artigos isentos de licença prévia de importação se encontram dois subprodutos do leite: manteiga e queijo. O leite, contudo, está sujeito à licença prévia. O fato, explicável do ponto de vista da defesa da indústria nacional de láteos em pó, apenas serve para agravar o estado de carência alimentar das populações brasileiras.

◆

NOVO HORIZONTE

◆ *Em contraposição* à inquietude que o "deficit" orçamentário causou, as mais altas autoridades financeiras d arepública fizeram, ao findar o ano, declarações tão tranquilizadoras que 1949 parece nascer com um novo horizonte.

Sim, o próximo ano será o da restauração econômica — afirmaram o Ministro da Fazenda e o presidente do Banco do Brasil, irmanados num esfôrço sem precedentes, cujos resultados foram a parte substanciosa dos discursos que pronunciaram num almôço a jornalistas.

O Sr. Correia e Castro disse, então, que, sem demagogia, o govêrno vem resolvendo todos os problemas com um esfôrço constante e persistente, enfrentando obstáculos formidáveis com serenidade e esforçado desejo de salvar o país da ruína que a cada passo se mostra nos abismos dos problemas mais sérios, de tal maneira que a perspectiva agora é a mais animadora.

Depois das palavras do titular da Fazenda, o timoneiro do nosso mais importante estabelecimento de crédito, o Sr. Guilherme da Silveira, disse que tôdas as dificuldades que se nos têm deparado e foram acumuladas durante quinze anos passados, estão sendo lentamente resolvidas. Proclamou o êxito da política financeira do Govêrno, afirmando que o Tesouro possui de fato saldos no Banco do Brasil e que as emissões na Carteira de Redescontos representam apenas uma maior elasticidade da moeda para auxiliar a produção nacional já feita, e possuem o lastro de efeitos comerciais a prazo certo. Nas suas declarações, acentuou o Sr. Guilherme da Silveira que o aumento de vencimentos tão discutido era necessário até por uma questão política, pois assim que se concretizou melhorou o clima nacional. E ao conclamar todos os brasileiros a ajudarem o Chefe do Govêrno na ingente obra de reconstitucionalização e restauração financeira da Nação, declarou solenemente que os "presumíveis malefícios das emissões pela Carteira de Redescontos não se concretizarão, por isso que o ano de 1949 vai ser o de recuperação econômica".

O almôço foi saudado justamente como um acontecimento de grande importância, não apenas pelas declarações que ensejou mas também por mostrar a união perfeita entre os responsáveis mais altos pela execução da política financeira do Govêrno. Êste último aspecto merece, sem dúvida, um destaque especial, pela influência que certamente terá na opinião pública.

Ao mesmo tempo em que estas declarações foram publicadas, os jornais informaram a decisão do Presidente da República, mais tarde concretizada em importante reunião do Ministério, no sentido de serem os gastos públicos restringidos da melhor maneira, a fim de que o "deficit" previsto no orçamento não viesse a exercer a influência nefasta prevista.

O estudo meticuloso das condições barsileiras não nos permite esperar que as declarações otimistas de tão destacadas personalidades se traduzam facilmente na prática num estado de coisas magnífico para todos. Todavia, é claro que se não antevissem perspectivas favoráveis não se abalançariam o Ministro da Fazenda e o presidente do Banco do Brasil a dizer o que disseram.

1949 pode ser um ano bom para a nossa economia. Vemos que, além das severas providências internas, o comércio exterior perdeu os números vermelhos que nos atribulavam, enquanto se abrem possibilidades para inversões de capital em nosso país, aumenta o fluxo imigratório de bons elementos de trabalho, e a técnica mais adiantada nos procura.

O principal está por nossa conta — a ação.

CORRETORES DE SEGUROS E RESSEGUROS

VIGIA
S. A.

Sede RIO DE JANEIRO
RUA DA ALFÂNDEGA, 41, SALA 712
TELEFONES 43-2372 e 23-0081
CAIXA POSTAL, 3347 – TELEG. VIGIA – RIO
Correspondentes em LONDRES, NEW YORK, PARIS

TODOS OS RISCOS

SEGUROS DE BAGAGENS PARA O ESTRANGEIRO — MOTINS — COMOÇÕES CIVIS — RESPONSABILIDADE CIVIL — AUTOMÓVEIS — JÓIAS — ROUBOS E FURTOS

Tradição em Qualidade...

Possuindo um corpo de técnicos de reconhecida competência na execução dos mais avançados métodos de curtimento de couros e peles, S. A. CORTUME CARIOCA representa para os fabricantes de calçados e artefatos de couro maior e melhor garantia na QUALIDADE de seus produtos.

A excelência da mão de obra altamente especializada de 1500 operários e sua longa experiência, permitem-lhe manter a honrosa tradição de líder na indústria curtidora nacional.

S. A. CORTUME CARIOCA

CAIXA POSTAL, 2605 – RIO DE JANEIRO

COMÉRCIO EXTERIOR

O INTERCÂMBIO comercial do Brasil com as demais Repúblicas da América do Sul, intensificado desde os primeiros anos da guerra, quando foi objeto dos estudos e observações realizadas pela missão que, chefiada pelo Sr. Leonardo Truda visitou a cada uma delas, começa a sofrer modificações que possivelmente venham a atingir o seu "climax" no próximo ano. Dois países têm merecido atenções especiais de parte do Brasil: Argentina e Chile, sendo que o primeiro é um dos nossos mais importantes clientes nos dois movimentos do comércio; do outro, temos importado mais do que exportado. Com ambos firmamos, êste ano, ajustes comerciais e de pagamento. Outros dois importantes fregueses são o Uruguai e a Venezuela, ambos nos comprando mais do que nos vendendo. Êstes quatro podem ser apontados como mercados tradicionais. Os demais, porém, com quem foram intensificadas as relações econômicas no curso da guerra, quando êles não podiam contar com suprimentos normais dos seus habituais clientes, entram em declínio em nossas estatísticas.

Uma causa bastante grande para justificar a nossa impossibilidade de manter o mesmo ritmo de comércio dos últimos anos, é a ausência quase de ligação marítima entre o Brasil e o Equador e o Peru; com a Bolívia o caminho natural do comércio são as vias internas, sobremodo onerosas e atingindo justamente a região de menor capacidade aquisitiva do Continente, a de menor densidade demográfica, precisamente aquela por onde vai penetrando a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia com destino à província petrolífera de Icamiri. O Paraguai, mercado a que atingimos também pelas vias interiores, mantém conosco uma ligação mais importante, atingindo suas compras no Brasil quase ao triplo das efetuadas pelo seu vizinho do Norte, sendo também secundárias as suas vendas.

Nossas exportações para a Colômbia têm declinado, não obstante sua vizinhança da Venezuela, o que a põe ao alcance das linhas do Lóide Brasileiro.

Se procuramos uma explicação para o recuo que se está verificando, vamos encontrá-la justamente na composição de nossas vendas àqueles países, que a partir de 1941 cresceram à base das exportações brasileiras de manufaturas; não encontramos ou não dispusemos de meios de estabelecer um interêsse recíproco nos negócios com os vizinhos do Continente, de tal maneira que o comércio com os mesmos tem sido quase sempre composto apenas com os embarques de origem brasileira. Tomando para exemplo o ano de 1944, um daqueles em que foi mais ativo o intercâmbio, verificamos que, enquanto embarcamos para a Colômbia mercadorias num valor total de 176.877 mil cruzeiros, dos quais 108.758 mil de manufaturas, de lá recebemos somente 8.543 mil cruzeiros. No mesmo ano as nossas vendas para o Peru totalizaram 39.385 mil cruzeiros (33.519 mil de manufaturas), ao passo que as importações se limitaram a 23.909 milhares. Para o Equador, embarcamos, ainda em 1944, 15.992 mil cruzeiros, sendo que 15.706 de manufaturas e de lá recebemos 6.636 mil cruzeiros. Para a Bolívia seguiram mercadorias estimadas em 48.329 milhares, dos quais 36.956 milhares de manufaturas, ao passo que as importações foram na ordem de 1.656 mil cruzeiros. Para o Paraguai saíram 64.936 mil cruzeiros, dos quais 62.379 mil em manufaturas e, em compensação, recebemos 1.226 mil cruzeiros.

Se nos voltamos para aquêles outros com quem o intercâmbio se processa numa base mais elevada de reciprocidade, temos ainda para 1944: Exportamos, para a Venezuela, 70.790 mil cruzeiros, dos quais 68.328 mil de manufaturas e importamos 52.010 milhares, na sua totalidade matérias primas (combustíveis). Para o Chile embarcamos mercadorias num total de 182.884 milhares de cruzeiros ..... (122.066 mil de manufaturas) e importamos 190.352 milhares. O intercâmbio com o Uruguai, se fêz à base de uma exportação no valor de ..... 295.915 mil cruzeiros, predominando no caso, ao invés das manufaturas, os gêneros alimentícios (121.920 mil cruzeiros) e recebemos 85.056 milhares. Para a Argentina, as vendas totalizaram 1.473.207 milhares de cruzeiros, dos quais 624.193 milhares, ao passo que as importações foram na ordem de 1.698.124 milhares de cruzeiros.

Partindo dêstes números temos, na realidade, com as Repúblicas que estão mais próximas de nós, duas correntes de comércio bem diversas. Uma, com aquelas de onde importamos, havendo nestas condições interêsse mútuo pela manutenção e fomento do intercâmbio; com as outras, comércio onde intervimos quase que somente nós. E' lógico, nestas condições, que estas últimas, cessado o impedimento que as transferira para nossa órbita, se desloquem para as esferas das nações com quem sempre mantiveram mais intensas relações econômicas, sobretudo considerando que as importações de tais países são fundamentais, como a nossa própria também o é, na venda de matérias primas e na compra de manufaturas.

Uma outra observação tem lugar ainda: as nossas relações são mais estreitas justamente com centros exportadores de produtos que não produzimos ou produzimos deficientemente: da Argentina, trigo; do Chile, nitratos; da Venezuela, petróleo. Resta por conseguinte, como um caso isolado, apenas o Uruguai, cuja economia se completa, de um modo geral, com a dos nossos Estados do Sul.

NÚMEROS GERAIS

Além dos mercados citados acima, restam-nos, na América do Sul, as três Guianas. Estas mantiveram conosco, ainda durante a guerra, um estreito comércio, de sentido único, de vez que apenas importavam do Brasil sem nada nos enviarem. Sendo as três

domínios de potências européias que estiveram diretamente envolvidas na conflagração — Grã-Bretanha, França e Holanda — desde que lhes é possível se abastecerem diretamente nos respectivos territórios metropolitanos, reduzem suas aquisições nos mercados brasileiros.

EM 1947 as nossas vendas para a América do Sul totalizaram 2.967.127 milhares, contra importações no valor de 1.824.318 milhares de cruzeiros. Registrou-se, por conseguinte, um saldo a nosso favor na importância de 1.142.809 milhares de cruzeiros.

No quadro compilado a seguir, tendo como fonte a Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda, está feita a comparação do intercâmbio nos anos de 1946 e 1947:

PAÍSES	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	1946	1947	1946	1947
Argentina	1.019.935	1.460.604	1.362.579	2.003.711
Bolívia	2.338	2.370	22.740	25.583
Chile	214.718	228.974	193.581	218.794
Colômbia	319	2.094	136.389	102.379
Equador	6.087	1.417	13.546	6.877
Guiana Francesa	—	—	11.224	5.543
Guiana Holandesa	42	—	3.039	4.551
Guiana Inglêsa	—	—	442	1.159
Paraguai	167	654	40.913	76.540
Paru	31.585	15.886	31.013	24.167
Uruguai	62.381	41.309	296.761	356.744
Venezuela	52.765	71.010	138.693	140.566
Outros Países	—	—	645	513

Declinando a participação das manufaturas no intercâmbio com a América do Sul, voltaremos então a ter negócios em tôrno de gêneros alimentícios e matérias primas. Além dos tecidos e outros artigos manufaturados de algodão, os produtos químicos e farmacêuticos, ferramentas, utensílios, máquinas de construção simples, encontraram uma boa oportunidade. As vendas de café não têm nesta parte das Américas uma importância muito considerável, sendo Argentina, Chile e Uruguai os mais constantes compradores, o primeiro o maior de todos. Mate, madeiras e ferro fundido são no momento alguns dos mais destacados artigos que estamos negociando. E' de notar, porém, que quanto às madeiras, tivemos reduzidas as exportações de compensados para a república platina, possuidora hoje de uma importante indústria madeireira; continua, porém, a importar pinho e várias outras espécies típicas de nossas florestas, sobretudo madeiras duras.

O caso do ferro, por seu turno, está revestido de aspectos especiais. E' que possível que seja em tôrno dêle que, de nossa parte, venham a girar, num futuro não muito distante, as nossas conversas com a Argentina, sôbre problemas de comércio.

A ARGENTINA EM PARTICULAR

O recente convênio de pagamentos celebrado entre a Argentina e o Brasil, onde se estabelece que os pagamentos diretos entre os dois países, relativos a transações correntes, serão efetuados em cruzeiros, foi comentado favoravelmente pela imprensa especializada européia, que viu no caso o fortalecimento de nossa moeda sôbre a platina. Em recente análise sôbre a posição das moedas latino-americanas no mercado livre de Zurique, "O Estado de São Paulo" registrou que ali o cruzeiro vem sendo negociado com um deságio de 29 por cento sôbre o câmbio oficial, sendo, depois do pêso uruguaio, aquela que melhor forma ostenta. A política econômica da República de além rio da Prata, neste ano, foi funesta à sua moeda, que descaiu rapidamente de uma situação privilegiada na América Latina. Nas conversações realizadas com a representação portenha que aqui estêve, prevaleceu, naturalmente, o fato de estar o cruzeiro com cotação internacional assegurada e com paridade declarada perante o Fundo Monetário Internacional.

Não devem ser exageradas, porém, as futuras consequências da prevalência do cruzeiro, de vez que o papel que lhe cabe na regulagem do valor dos negócios entre o Brasil e Argentina é de curta vista, de vez que os acertos finais deverão se processar em moeda de curso internacional ou mediante a entrega de ouro. E' natural que em face das suas atuais disponibilidades em moedas que gozem daquela condição ou mesmo as suas reservas em ouro, escassas umas e outras e exigidas pelas transações a que se obrigou com a execução do seu plano quinquenal, farão com que a Argentina esteja atenta de maneira a evitar um grande desembôlso no acêrto final de contas. Deverá, para que assim aconteça, ter olhos muito atentos nos gráficos do seu intercâmbio com o Brasil.

Não resta a menor dúvida que a composição do comércio entre as duas repúblicas sul-americanas está vivendo uma fase de transição, que culminará possivelmente no curso de 1949. O tradicional e mais importante objeto de nossas compras nos mercados capitaneados por Buenos Aires, tem sido tradicionalmente o trigo; neste momento, com o desenvolvimento da produção brasileira do cereal nobre, tornam-se mais vivas as possibilidades de, em breves anos, independermos de suprimentos oriundos do exterior. Já nesta altura o que temos conseguido bastaria para que formássemos uma mais equitativa regulagem de preços, não fôra o interêsse de alguns grupos econômicos nacionais de escoarem para o Prata os excedentes de sua produção. Dentre êstes grupos, o mais ponderável é o da indústria têxtil.

Os tecidos de algodão têm se tornado na contrapartida brasileira contra o trigo argentino. Mas é preciso notar que na mesma medida em que se processa a nossa batalha do trigo, lutam os argentinos pela sua autosuficiência algodoeira. E, tão cedo seja esta conseguida, terão o seu parque industrial em condições de consumir a própria matéria prima, poupando-se dessa maneira não apenas das compras de nossos tecidos, que fazem para se assegurarem mercado para uma parte ponderável de seus excedentes de grãos, mas também terão pedido prescindir das compras de nosso algodão.

E' significativo, no que respeita à fibra, que já agora, reformando seus pontos de vista anti-protecionistas aprovados por unanimidade há três anos passados, num congresso rural, os lavradores argentinos de algodão encontrem apoio largo na sugestão feita em favor de que a indústria têxtil argentina se adapte ao consumo de fibras curtas, que lá podem ser produzidas, de maneira a se poupar a

importação de algodões de fibras longas de origem brasileira e de outras nações.

Para que possamos vender tecidos na Argentina, temos nos submetido a adquirir o seu trigo a preços acima dos vigorantes no mercado internacional. Graças à política de preços altos para o grão, temos estimulado a nossa produção, que no ano agrícola corrente já deverá atingir a um volume na ordem de 500.000 toneladas, recorde em nossa história, e que representa aproximadamente a metade do consumo nacional. Está o govêrno, porém, na obrigação de desde já estudar meios condizentes para a defesa do trigo nacional, quando ocorrer a baixa nos mercados externos, de maneira a assegurar o desenvolvimento da cultura no país. Semelhante defesa não deverá ser processada através de produção alfandegária ou da formação de preços artificiais, mas pela prática de meios de trabalho que possibilitem a redução dos custos. De futuro, já não poderemos excluir o trigo brasileiro dos entendimentos que tenhamos de fazer com os argentinos.

E não se diga que com isto iremos sacrificar um mercado para os tecidos. O surto de nossas exportações de manufaturas têxteis foi uma consequência da guerra; ainda em 1938 não colocamos no exterior mais de 247 toneladas; o volume embarcado para os diversos centros consumidores cresceu rapidamente até 1943, quando atingiu a 26.434, mas já desde 1944 a exportação entrou em declínio, o qual mais vem se acentuando na medida em que os fornecedores tradicionais readquirem suas antigas posições; em 1945 exportamos 24.246 toneladas, em 1946 14.103 e em 1947 saíram somente 16.678 toneladas. No ano corrente, se levarmos em conta os números apurados até agôsto — 4.984 toneladas contra 11.373 em igual período de 1947 — não andaremos muito longe de realidade dizendo que não fecharemos 10.000 toneladas.

A Argentina, que em 1945 nos comprara 6.637 toneladas, em 1946 adquiriu menos da metade: 2.453 toneladas e, em 1947 ascendeu a 5.541 toneladas. Nos oito primeiros meses de 1948, porém, suas aquisições foram de 1.970 toneladas, contra 4.472 toneladas importadas em igual período do ano anterior.

Está se processando um recuo natural em nossas vendas de tecidos; é verdade que parte da restrição verificada flui de medidas do próprio govêrno brasileiro, no intuito de acautelar os interêsses do mercado interno; mas a parte mais considerável, sem dúvida, se fundamenta no próprio reajustamento do comércio internacional.

Na medida em que isto sucede, cresce de importância, em nosso comércio com a Argentina, o ferro fundido e as ligas metálicas. Como parte primordial do plano industrial elaborado pelo Presidente Peron, está sendo construído um parque siderúrgico em tôrno de Buenos Aires, do qual deverá ficar concluída, dentro em breve, a primeira unidade, cujos trabalhos foram confiados à Armco. Mas sentem os argentinos a deficiência de seus recursos naturais para o desenvolvimento de uma indústria siderúrgica e a fonte de matérias primas que têm mais próximo são as do Brasil.

Não é assim, pelo mero interêsse de manter um ativo comércio com o Brasil que ela vem se inscrevendo entre os maiores importadores de ferro do Brasil, dando preferência ao ferro fundido. Algumas de nossas pequenas usinas têm embarcado para Buenos Aires volume considerável de sua produção, dizendo-se que algumas delas têm compromissos firmados a longo prazo. A própria Companhia Siderúrgica Nacional tem concorrido ao fornecimento dos mercados portenhos.

Devendo no começo do próximo ano atingir ao limite de sua capacidade de transformação, é lógico que a Companhia Siderúrgica Nacional venha a se retirar do mercado de gusa, deixando-o então às demais emprêsas, que nêle encontram uma fonte de vultosos ganhos, dos quais participa naturalmente o país que, ao invés de ver sair sua matéria prima no estado bruto, por um preço baixo, exporta-a reduzida, isto é, depois de ter dado a ganhar a um maior número de operários e naturalmente muito mais valorizada.

Além disto, terá possivelmente a Argentina que lutar com outros interessados nos produtos siderúrgicos brasileiros. Dada a limitação da produção dos altos fornos norte-americanos, muitas corporações industriais de capitais "ianques" estudam a possibilidade de suprirem suas fábricas em outros países com ferro e aço de procedência brasileira, o que pouparia a produção dos Estados Unidos, que ficaria assim reservada ao inteiro consumo da indústria manufatureira local.

Será, o minério de ferro, um produto muito mais consistente, não resta dúvida, no embasamento dos ajustes econômicos entre Argentina e Brasil.

E O CHILE?

Ao que parece há um "suspense" na execução do último ajuste comercial celebrado entre o Brasil e a República andina. O "leit motif" do mesmo foi o fornecimento de parte do Chile de um volume de fertilizantes químicos, de que tanto carece a nossa lavoura, em troca, teríamos assegurado mais um mercado para os nossos tecidos, por um determinado espaço de tempo. Mas, conforme revelam as estatísticas, o Chile, entre janeiro e agôsto importou somente 6 toneladas de tecidos, quando no mesmo período de 1946 importara 842 e nos primeiros oito meses do ano passado 476 toneladas.

Não sabemos ao certo como andam as nossas compras de nitrato, mas é bem provável que não tenham se desenvolvido, no ano corrente, de maneira estranha às vendas de tecidos para o Chile.

Tôdas estas observações reforçam a nossa opinião, de que o intercâmbio entre o Brasil e as demais repúblicas da América do Sul deverá, no próximo ano, sofrer uma revisão, de maneira a serem melhor ajustados os interêsses mútuos.

Almeida Comércio e Indústria de Ferro Ltda.

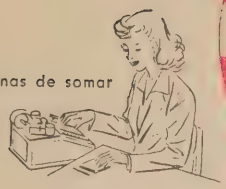
SUCESSORA DE

L. B. Almeida & Cia

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

Rua dos Arcos, 28-42

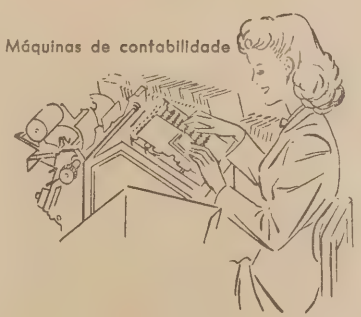
RIO DE JANEIRO



Burroughs

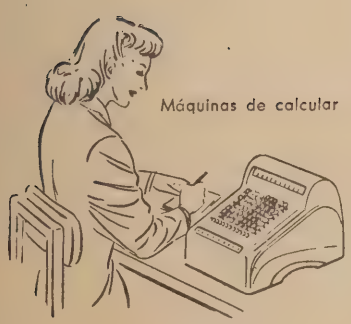
O mundo é a esfera de ação da Burroughs

Partindo de suas fábricas em dois continentes, as máquinas comerciais Burroughs espalharam-se pelo mundo inteiro. Hoje, onde há negócios, em qualquer parte do mundo, aí estão as máquinas Burroughs trabalhando fiel e eficientemente para apressar todo e qualquer trabalho relacionado com algarismos. Em 733 das principais cidades do mundo há escritórios de vendas e serviços equipados para fazer negócios com máquinas de somar, calcular, de contabilidade, de estatística, que fazem virtualmente todo o trabalho... com técnicos para aconselhar e servir, assegurando a seleção, aplicação e funcionamento destas máquinas. Onde há negócios, em qualquer parte do mundo... e seja qual fôr o negócio... aí estão as máquinas Burroughs para reduzir despesas e abreviar o trabalho.



COMPANHIA BURROUGHS DO BRASIL, INC.

Escritório Central: Rio de Janeiro — Rua da Alfândega, 81-A — 1.º
Filial em São Paulo: Largo Paissandú, 51 — sobreloja
Agentes em: Recife, Salvador, Belo Horizonte, Santos, Baurú, Pôrto Alegre, Pelotas e Florianópolis.



Burroughs

MÁQUINAS DE SOMAR, CALCULAR, DE CONTABILIDADE E DE ESTATÍSTICA — CAIXAS REGISTRADORAS — SERVIÇO DE MANUTENÇÃO — ACESSÓRIOS

DE TODO O MUNDO

Petróleo de Haifa e Guerra da Palestina

SABIA-se com certeza que logo que a guerra da Palestina envolvesse Haifa os embarques de petróleo ficariam paralisados. Isso era inevitável por dois motivos. Primeiro, porque a origem do petróleo é árabe, provindo, por oleoduto controlado por companhia internacional, do Iraque. Segundo, porque a mão de obra, tanto no oleoduto e no pôrto, quanto na refinaria inglêsa de Haifa, é parte israelita, não se podendo esperar que o trabalho prosseguisse em meio à luta.

A produção da refinaria de Haifa é de cêrca de 4.000.000 de toneladas por ano. Em 1947, êsse total se distribuiu em cêrca de 2.200.000 toneladas de óleo combustível, 700.000 de "gas-oil", 650.000 de gasolina e 350 mil de querosene. A importância dessa refinaria pode ser medida pelo consumo estimado da Grã-Bretanha em 1947: 3.500.000 de óleo combustível, e 16 milhões de todos os derivados do petróleo.

O destino do petróleo de Haifa é interessante: mais da metade era consumido na região mediterrânea do Oriente Médio, principalmente na Palestina e no Egito. Em 1947, só a Palestina absorveu 690.000 toneladas, o Egito mais de 800.000, distribuindo-se os restantes 1.400.000 no Levante entre a Síria, a Turquia e Chipre. A Europa, principalmente a Grécia, (utilizando o dinheiro americano), recebeu 900.000 toneladas, das quais 200.000 destinaram-se à Grã-Bretanha. O Norte da África absorveu 225.000 toneladas, sendo que 500.000 foram ainda consumidas no local para abastecimento de navios.

Com exceção de pequenas refinarias em Trípoli (Líbano) e no Egito, nenhuma das quais é suficiente para suprir o consumo interno, não há outra fonte de abastecimento no Mediterrâneo.

Petróleo — busca difícil e incesante

PLANOS DE IRRIGAÇÃO NO MÉXICO

Novos trabalhos de irrigação para 1,2 milhões de acres, com a despesa de US$ 150 milhões foram executados em obediência ao programa da Comissão Nacional de Irrigação do México, no prazo de vinte anos, de 1926 a 1946. A importância dêsses trabalhos reside no fato de que o êxito da agricultura no país depende, desde tempos imemoriais, da irrigação. Com efeito, de tôda a superfície terrestre do país apenas 12% — cêrca de 58 milhões de acres — se prestam à agricultura, dos quais só possuem abastecimento dágua adequado 4,9 milhões. Grande parte das melhores terras aráveis do México estão incultas há gerações por insuficiência do líquido.

Entre os empreendimentos da Comissão, o mais importante foi o do Rio Colorado, na Baixa Califórnia, que entregou à agricultura 207.000 acres de terras até então inaproveitadas, melhorando mais 109.000. A tabela abaixo mostra alguns dos mais notáveis empreendimentos levados a efeito pela Comissão, indicando ainda as áreas beneficiadas:

EMPREENDIMENTO	Estados	Área irrigada (acres)
Yaqui	Sonora	125 900
Don Martin	Nuevo Leon	121 000
Bajo Bravo	Baixo Rio Grande	112 750
Delicias	Chihuahua	75 800
Baixo Rio San Juan	Tamaulipas	75 000
Chapala	Jalisco	51 800

(Dados da União Pan-Americana)

Além dos trabalhos completados no período citado, outros foram iniciados, dos quais o mais extenso é o de Valsequillo, em Puebla.

Ao programa de vinte anos, terminado em 1946, sucedeu um plano sexenal, que custará US$ 310 milhões ao

cultivo 2,7 milhões de acres, além de beneficiar mais 165 mil. O plano será executado sob os auspícios de um novo órgão do govêrno — o Departamento de Águas — cuja criação indica a importância em que o problema é tido no país. Caso o México venha a atingir o seu objetivo de produzir todo o alimento necessário ao consumo interno, novas áreas de terra terão de ser recuperadas, uma vez que apenas 17 milhões de acres de solo arável estima-se poder dispor, potencialmente, de abastecimento dágua suficiente.

Aparentemente, há três meios de incrementar a produção agrícola mexicana:

1) — Utilizar ao máximo os 35,7 milhões de acres de terras aráveis que, embora não podendo ser irrigadas, dispõe de bastante água para permitir o cultivo temporário.

2) — Cultivo intensivo das áreas já cultivadas e que dispõem de abastecimento dágua adequado, aumentando essas áreas de 1,25 milhões para o limite máximo de 4,9 milhões.

3) — Aumento das áreas irrigadas, onde os recursos naturais o permitirem: essas superfícies, atualmente de cêrca de 4,25 milhões de acres, poderão atingir 17 milhões.

A última hipótese é a que oferece melhores resultados e constitui o ponto mais importante do plano sexenal.

PRIMEIRO ANO DO PLANO TRIENAL HÚNGARO

Comunicados preliminares sôbre o desenvolvimento do primeiro ano do plano trienal húngaro, terminado em 31 de julho, indicam que perto de 2.374 milhões de forints, (US$ 202 milhões, à taxa oficial de câmbio), ou seja, cêrca de 12,5% da renda nacional calculada para 1948, foram gastos em inversões, contra 1.795 milhões de forints (US$ 153 milhões) previstos no Plano. Assim, as inversões realizadas durante o período citado apresentam-se da seguinte maneira, em confronto com as estimadas:

	Previsão (em milhões de forints)	Efetivos
Agricultura	579	700
Minas e indústrias	554	784
Transportes e comunicações	427	470
Finalidades sociais e culturais (inclusive construções)	235	420
TOTAL	**1 795**	**2 374**

As despesas efetuadas excederam as previstas em 32 por cento e representaram 36% dos 6.585 milhões de forints estimados para o período de três anos. Deve-se êsse aumento considerável à expansão das inversões nos últimos 6 meses do ano, quando se intensificaram os esforços das autoridades no sentido de acelerar a produção e cumprir os objetivos do Plano dentro de um prazo de dois anos e cinco meses.

Na agricultura, essas grandes inversões foram responsáveis por uma safra substancialmente melhor do que a do ano passado. A produção extrativa mineral sobrepujou a de antes da guerra, e a produção manufatureira ficou 10 por cento acima do nível esperado. Os serviços de transporte e de comunicação atingiram o nível de antes da guerra.

Espera-se inverter mais 1.428 milhões de forints nos próximos cinco meses, quantia essa prevista anteriormente para um prazo de sete meses. Dêsse total, 376,2 milhões destinam-se à agricultura, 247,5 às indústrias extrativa mineral e manufatureira, 338,7 às comunicações e 264 à construção e atividades sociais e culturais.

AUMENTO DA PRODUÇÃO DE ELETRICIDADE NA ITÁLIA

A produção de eletricidade na Itália, em 1947, atingiu aproximadamente 20 biliões e 700 milhões de kwh, segundo informação da embaixada americana em Roma. Êsse total é quase idêntico ao verificado em 1941, ano-recorde, e compara-se favoravelmente com os 15 biliões e 800 milhões produzidos em 1938 e os 17 biliões e 600 milhões em 1946. Embora a porcentagem de perdas ocorridas na transmissão seja estimada em 20% do total ou seja, 5% a mais do que no período 1938-41, os números absolutos do consumo de energia elétrica em 1947 foram mais baixos do que em 1941.

Só se conhece aproximadamente a produção e o consumo do país. As estatísticas divulgadas pela Associação dos Distribuidores de Energia Elétrica (ANIDEL) abrangem apenas 22 membros distribuidores e que se presume "representem 90% do total da produção italiana". Os dados divulgados por aquela Associação são os seguintes:

	Milhões de Kwh		
	1938	1946	1947
Produção — total	13 143	15 348	17 932
Hidroelétrica	12 553	14 584	16 576
Termelétrica	590	764	1 376
Importação	244	76	127

A distribuição geográfica da produção de 1947 foi a seguinte, em milhões de kwh: Norte, 13.026; Centro, 2.674; Sul, 1.966; Ilhas, 516.

Embora o consumo de fôrça durante o ano passado fôsse 25% maior do que o de 1938, o uso da energia elétrica na indústria só foi 10% mais elevado. No entanto, o consumo de energia elétrica pela indústria representou 70 por cento do consumo total de energia para fôrça. Uma grande parte do aumento do consumo deve-se ao emprêgo crescente de aparelhos elétricos de uso doméstico (3,5% a mais do que antes da guerra). O consumo para iluminação dobrou e o de fôrça para transporte cresceu em 50 por cento. A tabela transcrita a seguir mostra a distribuição do consumo por grupos de consumidores, bem como a energia produzida e as perdas de transmissão:

ESPECIFICAÇÃO	Milhões de KWH			
	193	1941	1946	1947
Tração	1 480	2 145	1 700	2 150
Iluminação				
Particular	705	734	1350	1450
Pública	308	45	250	260
Aparelhos domésticos	371	595	1 550	1 300
Eletroquímica	2 096	2 555	1 200	2 000
Eletrometalurgia	1 974	3 154	1 350	1 650
Outros usos industriais	6 405	8 407	6 650	8 000
Total	13 339	17 635	14 050	16 810
Perdas	2 450	3 200	3 511	3 906
TOTAL DA PRODUÇÃO	**15 789**	**20 835**	**17 561**	**20 716**

FONTE: Ministério da Indústria e Centro di Studi e Piani Tecnico Ecomici. NOTA: 1946 E 1947 estimativos.

Cêrca de 4/5 da energia elétrica do país são produzidos por emprêsas particulares, que funcionam mediante concessões a longo-têrmo do Estado.

No início de 1947, a capacidade de produção das usinas hidrelétricas italianas já instaladas era estimada em 21 biliões de kwh por ano, calculando-se em 5 biliões e 758 milhões de kwh a produção das usinas em construção naquela época.

IMIGRAÇÃO NO CANADÁ

A imigração no Canadá no primeiro semestre do corrente ano ultrapassou a verificada em igual período do ano anterior em 168%, segundo informa o Departamento de Minas e Recursos daquele país. O total de 57.000 para o período em causa só é maior em 7.000 do que o total do ano de 1947. Espera-se que a imigração do ano em curso ultrapasse a verificada em 1930, ou seja, 104.000 pessoas. Convém notar que em certos anos, como, por exemplo, 1942, os imigrantes foram apenas 8.000.

Um grande número (19.000) dos recém-chegados foi de deslocados. O norte da Europa contribuiu com 8.000 pessoas ou seja, 219% sôbre 1947; as Ilhas Britânicas com 23.000, 80% acima do primeiro semestre do ano passado, e outros países com 22.000, contra apenas 1.000, no ano passado.

Os imigrantes compunham-se de agricultores, parentes próximos de residentes no país e trabalhadores importados pelo Departamento do Trabalho. Espera-se que um número crescente de trabalhadores entre no país por intermédio dêsse Departamento, uma vez que o Serviço Nacional Canadense de Emprêgo abriu uma filial em Londres, segundo foi anunciado em agôsto último. A finalidade do escritório é a de aconselhar os imigrantes em perspectiva sôbre o mercado de trabalho no Canadá.

PRODUÇÃO DO CARVÃO NA HOLANDA

A produção de carvão na Holanda em junho de 1948 foi de 911.863 toneladas, contra 838.631 em maio e 961.346 em abril. Segundo o Instituto Central de Estatística da Holanda, o índice da produção de carvão de maio de 1948 foi de 75, para 86 em abril e 85 em março, tomando-se 1938-100.

As estatísticas mostram um pequeno declínio no rendimento da produção por homem. Segundo um porta-voz das Minas do Estado, que produzem cêrca de 60% do total de carvão do país, a razão dêsse declínio é atribuído ao descontentamento provocado pelo plano recentemente anunciado de nova escala de salários baseada na produção individual. A mesma fonte informa que a atitude dos mineiros baseia-se no fato de que a produção "per capita" na Holanda já é mais elevada do que a da França e da Inglaterra, o que os torna contrários a um sistema de incentivo à produção. Outro fator que tem contribuído ao descontentamento reinante é a nova ameaça de importação de trabalhadores italianos para as minas holandesas.

Um comício realizado em meio de julho não conseguiu obter o apoio dos mineiros ao novo sistema de salários. Espera-se, porém, que antes do fim do ano tal assentimento tenha sido obtido e que a produção retome o ritmo do princípio do ano.

LEI DE NACIONALIZAÇÃO NA RUMÂNIA

Todos os recursos do subsolo, antigamente em mãos de particulares, bem como tôdas as emprêsas industriais de importância, bancos, seguros, minas, transportes, e comunicações, foram nacionalizados, na Rumânia, por lei publicada a 12 de junho do ano corrente.

Cada propriedade nacionalizada passou a ser administrada pelo ministério ao qual está subordinada a indústria ou, no caso de emprêsas que produzem apenas para consumo local, pelos governos locais. A lei prevê a nomeação de novos administradores para êsses órgãos oficiais.

No caso de emprêsas estrangeiras, em funcionamento mediante convenções especiais com o govêrno rumeno, só serão nacionalizadas as ações não pertencentes a nenhum dos dois governos. Também estão isentos da nacionalização as emprêsas ou interêsses de govêrno membro das Nações Unidas e que adquiriram títulos em consequência do Tratado de Paz ou através do pagamento de obrigações de guerra. Assim, a atual lei não afetará os interêsses da União Soviética tanto no que diz respeito às diversas emprêsas mistas rumeno-soviéticas, quanto no que toca às antigas propriedades germânicas adquiridas conforme o Tratado de Paz.

Para compensar os proprietários das emprêsas nacionalizadas, a nova lei previu a criação de um "Fundo da Indústria Nacionalizada", com a função de emitir títulos resgatáveis por aquêles, mediante os lucros das emprêsas nacionalizadas. Os montantes das compensações seriam estabelecidos por comissões adidas aos tribunais especiais, compostos de três juízes nomeados pelo Ministério da Justiça. As decisões dessas comissões são inapeláveis.

INDÚSTRIA DO PAPEL NO MÉXICO

A indústria do papel no México está fazendo grandes progressos no sentido da auto-suficiência, esperando-se mesmo que consiga produzir o necessário para fazer face ao consumo interno por volta de 1949.

No ano em curso, o país espera consumir mais de 200.000 toneladas de papel de todos os tipos. Embora a produção deva ultrapassar o total de 118.000 toneladas, ocorrido em 1946, parece provável que o México tenha de importar grandes quantidades de determinados tipos, como, por exemplo, papel para impressão de jornais.

(CONCLUI DA PÁGINA 16)

O ASSUNTO DO DIA...

- O NOVO CIGARRO

CRUZEIROS

3,50

ÉGLE

UM PRODUTO DA

Sudan

S/A

PASTURA

A FAMA

De Todo o Mundo

(Conclusão da página 14)

No ano passado, havia no país quatorze grandes fábricas de papel em funcionamento. A maioria dessas fábricas tem ampliado suas instalações no correr do ano em curso, enquanto que novas fábricas vêm sendo montadas em Tlanepantla, Quadalajara e Monterry. Destas, a de Tlanepantla, "Papelera Nacional", deveria começar a funcionar em outubro passado. A emprêsa dispõe de um capital misto americano-mexicano de 8 milhões de pesos e está equipada para produzir certos tipos ainda não fabricados no país, tal como o papel para cigarros.

Uma das dificuldades da indústria do papel no México é a falta de matéria prima nacional. Com a finalidade de melhorar a escassez dessas matérias primas, foi fundado um órgão, "Unidades Industrialies Forestales", com o apoio do Govêrno, e que já deu início à tarefa de organizar a utilização e reabilitação dos recursos florestais mexicanos. O novo órgão pretende plantar 1.200.000 árvores da família das coníferas no correr dêste ano, das quais 60% do gênero abies e o restante do gênero pinus.

A FINLÂNDIA LUTA CONTRA A ESCASSEZ DE ELETRICIDADE

A situação da energia elétrica na Finlândia constitui sério problema para o outono e o inverno do corrente ano. De fato, para um consumo diário de 300.000 kwh há uma produção de apenas 200.000, de origem hidráulica, suplementada, a título de emergência, por 100.000 de origem térmica.

Estima-se que no outono sejam necessários 420.000 kwh diários. A produção de emergência de origem térmica só poderá ser elevada a 170.000 kwh. Convém notar, no entanto, que, devido ao baixo nível das águas, a energia de origem hidráulica poderá decrescer de até 50.000 kwh. Assim, a não ser que o volume das águas aumente, a produção de energia de tôdas as origens não irá além de 320.000 kwh, deixando um "deficit" de 110.000 kwh.

Outros fatôres poderão alterar essas perspectivas. Espera-se que a nova usina de fôrça de Isohaara comece a funcionar em fins do ano em curso. A nova usina de Merikowki já tem um gerador em funcionamento, mas ainda necessita de mais transformadores para distribuir a produção. Calcula-se que a produção dessas duas novas usinas venha a ser, no próximo inverno, de 30.000 kwh diários. No entanto, como a escassez de energia elétrica aumentou, do ano passado para cá, em 30.000 kwh, o reforço trazido pelas duas usinas não representará, de fato, um real acréscimo de produção.

PRODUÇÃO DE CAMINHÕES NA IUGOSLÁVIA

A Fábrica de Motores Iugoslava "Industrija Motors", em Rakovica, perto de Belgrado, está produzindo atualmente cêrca de 5 a 10 caminhões de 70 cv. e 6 cilindros por dia, número êsse que permite calcular a produção anual de 1951 em 120.000 unidades.

Os caminhões, que têm a capacidade de 3,5 toneladas e a velocidade de 75 km por hora, são feitos de acôrdo com a patente da emprêsa tcheco-eslovaca Tatra.

O carburador e alguns dos acessórios elétricos são comprados diretamente naquela emprêsa; o restante, porém, inclusive os pneumáticos, é fabricado no país.

59,5 MILHÕES DE PRODUTORES NOS ESTADOS UNIDOS

Nos Estados Unidos, em 1947, uma média de 59.465.000 pessoas trabalharam na indústria dos bens de consumo e na de utensílios de confôrto e produtividade. A produção de mercadorias apresentou apenas pequeno aumento sôbre a verificada em 1946, quando trabalharam 57.260.000 pessoas. Isso deve-se a terem diminuído as horas médias de trabalho, bem como à sêca que entravou a agricultura. O valor total das mercadorias produzidas em 1947 foi estimado em $ 235,3 biliões, contra $208,5 biliões, em 1946. O preço médio foi cêrca de 13% mais elevado em 1947 do que em 1946. Um inquérito recente mostrou como foi utilizada essa produção no país: cêrca de 72% foi absorvida por famílias e indivíduos, em 1947, contra 71% em 1946. No entanto, devido ao aumento da população, a parcela maior de mercadorias consumidas não permitiu à família média uma vida melhor do que o fêz em 1946.

A EUROPA DEVE CONSTRUIR MAIS

Segundo um relatório da Comissão Econômica da Europa das Nações Unidas, mais de 4,5 milhões de famílias européias sotrem a falta de habitação adequada. Num inquérito realizado em 16 países, verificou-se que 21% das casas polonesas e 20% das gregas foram destruídas, atingindo o total de 4.500.000 habitações danificadas ou destruídas nos 16 países.

O mesmo relatório considera a indústria da construção na Europa muito atrasada: atualmente, o trabalho está progredindo na proporção de apenas 1/3 do necessário à reconstrução. Para substituir ou restaurar as habitações danificadas ou destruídas em 14 países visitados e para atingir o nível de antes da guerra no prazo de cinco anos, estima-se que êsses países deveriam edificar de 1,6 a 1,7 milhões de casas por ano. No entanto, nesses mesmos países, não se espera construir mais de 600.000 casas em 1948, pouco mais de 10% dos totais de antes da guerra.

SEGUROS DE VIDA PREVISUL A LUZ QUE SEMPRE
PARA VIVER TRANQUILO: Seguro de vida. PARA SEGURO DE VIDA:
PREVIDÊNCIA do SUL

CRÔNICA PARLAMENTAR

Heroísmo na Execução Orçamentária

DENTRO do prazo constitucional, o Congresso concluiu a votação da proposta orçamentária para 1949. Cumpriu, assim, a sua mais importante tarefa. Deve-se consignar, todavia, que o fêz com bastante atraso, recorrendo a sessões extraordinárias e discutindo a matéria um tanto apressadamente, quando tudo indicava que ela fôsse objeto de meditações mais profundas, de um estudo mais realista, capaz de adaptar a lei de meios às possibilidades reais das finanças do país.

Em todo caso, o Orçamento do próximo ano aí está e nêle se confessa um "deficit" que se aproxima da casa dos 1.200 milhões de cruzeiros. Conquanto não seja lisonjeiro fazer uma proposta orçamentária de início deficitária, talvez seja melhor a sinceridade dessas cifras do que um jôgo falso e inconsistente de números, que nos desse a ilusão de um orçamento equilibrado ou apresentasse saldo para efeitos de propaganda mais ou menos demagógica. De resto, nenhum mágico das finanças poderia jamais realizar o equilíbrio da receita e da despesa no próximo orçamento. Os encargos decorrentes do aumento de vencimentos dos servidores públicos civis e militares afastava qualquer tentativa nesse sentido.

Estamos, portanto, em face de uma realidade, desagradável e melancólica, que é o vultoso "deficit". O govêrno sabe que lhe compete fazer para atenuar na medida do possível as responsabilidades do Tesouro. Tanto que começou pelo veto parcial. E' de esperar que tôdas as providências sejam tomadas, a fim de a posição deficitária da lei de meios não se agrave e ao contrário seja reduzida. Temos a impressão, em face do panorama que se esboça, de que será mister uma certa dose de heroísmo. O govêrno que saiba ser heróico, adotando aquelas medidas mais indicadas para evitar o descalabro financeiro, que é pernicioso de todos os pontos de vista, sobretudo do político, pois que é um convite às aventuras de improvisados salvadores.

O PLANO SALTE

Na Comissão de Finanças, o Plano Salte foi objeto de longo e minucioso exame num parecer do Sr. Ponce de Arruda. Êsse plano, já hoje célebre não só pelas finalidades grandiosas que o informam como pelas especulações a que tem dado motivo, encontrou naquele parlamentar um simpatisante destemido e otimista. Ao contrário de muitos dos seus colegas, o Sr. Ponce de Arruda admite a exequibilidade do Plano Salte e não o encara como uma utopia de fins mais políticos do que mesmo econômicos.

O seu parecer contém uma detalhada apreciação de todos os aspectos do plano, aos quais se refere pormenorizadamente. E' um trabalho que, pela sua complexidade, não pode ser examinado como se faz necessário nesta crônica. Recomendamo-lo aos especialistas dos diversos setores abrangidos no plano, pois bem merece um estudo acurado.

No capítulo em que trata dos recursos previstos para o financiamento do plano, lembrou o Sr. Ponce de Arruda que a Comissão Interpartidária, ao se manifestar sôbre êle, pôde afirmar:

Que o Plano Salte não ultrapasse a capacidade econômica e financeira do país.

Que não dependerá de emissões para fins governamentais, estando o financiamento assegurado pelas receitas ordinárias e por empréstimos a curto prazo;

Que a sua execução não exige novos impostos, senão uma revisão de reajustamento das tarifas aduaneiras.

Examinando cuidadosamente o esquema financeiro do Plano Salte, o Deputado Ponce de Arruda declara-se convicto da exequibilidade do mesmo. O problema da aquisição de equipamentos, salienta, que a princípio parecia de difícil solução, está resolvido, uma vez que vários países europeus — entre os quais a França, a Bélgica, a Suécia e a Dinamarca — estão habilitados a nos fornecer o material de que precisamos. Isso mesmo ficou evidenciado durante a visita à Europa do diretor do DASP, que foi um dos colaboradores do plano.

O Sr. Ponce de Arruda pôde concluir: "O Plano Salte não constitui mais um simples anseio, mas uma possibilidade efetiva e em marcha".

ESTRADAS DE FERRO E DE RODAGEM

Um decreto-lei de 27 de dezembro de 1945 criou o Fundo Rodoviário Nacional, de fins que todos conhecem. Há pouco, foi apresentado à Câmara um projeto criando fundos especiais para o serviço ferroviário. Acontece, porém, que no projeto em aprêço consta um dispositivo em virtude do qual serão desviados 20 por cento do Fundo Rodoviário para o Fundo Ferroviário.

Estabeleceu-se, dêsse modo, um conflito de interêsses, que não podia deixar de ecoar no Parlamento. Do caso, tratou no Senado, o Sr. Levindo Coelho.

Disse o Senador Levindo Coelho que o projeto da Câmara provocou alarme nas classes trabalhadoras do comércio e da lavoura, sobretudo naquelas zonas não servidas por ferrovias e que não têm possibilidades de conseguir êsse meio de transporte em futuro próximo e levando adiante os seus argumentos afirmou que o projeto, na forma atual, viria trazer apreciável retraimento dos serviços rodoviários com grave prejuízo das populações do interior. Reforçado por um aparte do Sr. Apolônio Sales, que informou ter recebido vários protestos de Pernambuco, o representante mineiro, citando casos do seu Estado, acrescentou que os planos rodoviários dos Estados, o auxílio dos municípios

teriam de sofrer grande redução de serviço com a deslocação de verba prevista no projeto da Câmara, a qual importaria em mais 180 milhões de cruzeiros. O Senador Levindo Coelho teve oportunidade de ler, no curso da sua argumentação, um ofício que recebeu do Presidente da Associação Comercial de Minas Gerais, em que se condena claramente a proposição da Câmara.

Não é de boa política, evidentemente, tentar a solução de um problema — e de um problema de tanta importância como o dos transportes — com sacrifício de outro que lhe é correlato. As necessidades nacionais nesse particular recomendam uma conjugação de esforços, de modo que as diversas áreas produtoras sejam atendidas da melhor maneira. A questão, aliás, já deve ter sido solucionada com a emenda do Sr. Alfredo Neves supressiva do dispositivo tão justamente combatido.

MINAS GERAIS E O TRIGO

Muita gente ignora que o Estado de Minas Gerais tem amplas possibilidades como produtor de trigo; o seu interêsse por êsse problema, de uma relevância por todos reconhecida, justifica-se por todos os motivos. E não é, convém notar, um interêsse puramente regional. Pois tudo o que se possa fazer visando o fomento da produção tritícola significa muito para a economia brasileira, para a nossa balança comercial tão sacrificada e onerada com as compras que somos forçados a fazer no estrangeiro do indispensável cereal.

Compreende-se, portanto, que dois representantes mineiros, um na Câmara e outro no Senado, se tenha preocupado com a questão do trigo.

Registraremos, em primeiro lugar, o discurso do Deputado Vasconcelos Costa, que podemos dividir em duas partes, a primeira de ordem geral e a segunda mais diretamente relacionada com o caso particular de Minas, uma e outra ricas de informações, a revelar um estudo meticuloso da questão.

O Sr. Vasconcelos Costa está convencido de que o Brasil caminha para a libertação no que se refere ao abastecimento de trigo; isso implica no reconhecimento da nossa capacidade para produzir em larga escala o precioso cereal. Era êsse, aliás, o pensamento do saudoso Ministro Fernando Costa, que se empenhou, quando no Ministério da Agricultura, em fomentar a cultura tritícola no Brasil. A propósito, o deputado mineiro citou um depoimento por todos os títulos valioso — o do Presidente do Uruguai, que, em mensagem ao Congresso, aludiu a duas variedades de trigo cultivadas na Estação Experimental de Bagé — as variedades denominadas "Rio Negro" e "Frontana" — as quais se destacaram quando submetidas 1942-43 a um ensaio no Instituto Fitotécnico La Estanzuela. O Sr. Vasconcelos Costa estendeu-se na apreciação dos diferentes aspectos do problema, mostrando que não nos faltam condições para produzir trigo em volume suficiente às nossas necessidades. Um detalhe, que se nos afigura da maior importância, é a afirmativa de que o problema do trigo é menos um problema de terras do que de sementes adequadas às condições de cada meio. Ora, se pensarmos que um geneticista brasileiro já conseguiu cultivar duas variedades de magníficos rendimentos, só podemos assumir uma atitude otimista em relação às nossas possibilidades de produção de trigo. E voltar a essa cultura essencial seria tão somente reatar uma tradição, pois já fomos exportadores de trigo.

Referindo-se ao seu Estado, o Sr. Vasconcelos Costa lembrou a existência no território mineiro de extensas áreas, onde a triticultura poderá adaptar-se com os melhores resultados. Na Região de Mata da Corda, que compreende alguns municípios, encontra-se uma área de cêrca de 300.000 hectares, capaz de produzir anualmente 200 mil toneladas. Não é só, todavia. Outras zonas, como as do Triângulo Mineiro, da Mata dos Pains e de Montes Claros são igualmente aproveitáveis para a triticultura e nelas já se fizeram com sucesso animador estágios de caráter experimental. Os índices de produção mencionados no discurso em aprêço são realmente animadores: 800 a 1.500 quilos por hectare de terra não irrigada, 1.500 a 2.500 quilos com irrigação artificial.

O Deputado Vasconcelos Costa tem justos motivos para asseverar, concluindo a sua oração, que confia no futuro da triticultura mineira, capaz em futuro próximo de atender ao consumo do Estado. Para que se chegue a tal resultado, advogou a adoção de medidas, como sejam a criação de um instituto científico nos moldes do de Bagé, aproveitamento de colonos especializados na lavoura do trigo e a instalação de uma rêde de pequenos moinhos.

No Senado, foi o Sr. Melo Viana quem ventilou a questão da cultura do trigo em Minas Gerais. O pretexto foi o pedido de uma verba para prolongamento da Estrada de Ferro Paracatu, numa zona, portanto, em que a triticultura tem as mais amplas possibilidades. O senador mineiro fêz longas considerações sôbre o problema, mostrando, como o havia feito na Câmara o Sr. Vasconcelos Costa, que o território mineiro pode ser uma fonte de produção de trigo. O discurso do Senador Melo Viana é longo e contém uma série de dados e informações que não podemos resumir aqui. Parece-nos, por isso, merecedor da atenção dos técnicos e sobretudo das autoridades do Ministério da Agricultura, para as quais o assunto constitui preocupação atual, conforme o declarou o próprio orador. Com efeito o problema do trigo, nos dois discursos a que nos referimos, foi tratado do ponto de vista de uma região determinada, sem que se perdesse a noção do interêsse nacional que o mesmo comporta. Ganham mais relêvo e solidez em consequência, recomendando-se como contribuições respeitáveis a um tema que deve ser encarado pelos nossos dirigentes como uma verdadeira cruzada.

AS OBRAS DE MACABU

A construção da Usina Central de Macabu representa uma das boas iniciativas lançadas no Estado do Rio. Trata-se de uma obra fundamental para a economia fluminense, porquanto irá servir a uma enorme zona do norte do Estado, sobretudo ao Município de Campos, onde se encontra um formidável núcleo da indústria açucareira. A usina de Macabu será a solução mais conveniente, assim o entendem os técnicos, do fornecimento de energia elétrica à zona referida. Razões de vária ordem, que não cabe apreciar aqui, impediram até agora o término das obras, que se acham paralisadas, depois de terem absorvido vultosas quantias. O govêrno fluminense, lutando com sérias dificuldades econômicas, não está habilitado a prossegui-las. Daí a necessidade de um auxílio do poder federal.

Ao encontro dessa necessidade é que o Senador José Carlos Pereira Pinto apresentou um projeto, há cêrca de dois meses, no qual se estabelecia que o govêrno federal concedesse um auxílio ao Estado do Rio na importância de 25 milhões de cruzeiros a serem invertidos nas obras de Macabu. O projeto envolvia matéria relevante; nada obstante, o seu andamento foi prejudicado por um pedido de vistas. Tanto se prolongou êsse pedido que o Sr. Pereira Pinto se viu obrigado a fazer em novembro um hábil discurso, em que tratando novamente do assunto, delicadamente lembrava aos seus pares a conveniência de ser o projeto encaminhado a uma solução definitiva. E no propósito de propiciar ao Senado as mais amplas informações, declarou que o próprio Governador Macedo Soares estaria pronto a comparecer ao Monroe, a fim de entender-se com os senadores.

A visita se fêz; e o Governador Edmundo Macedo Soares teve ensejo de prestar à Comissão de Justiça da Câmara Alta esclarecimentos oportunos. O Sr. Macedo Soares disse, por exemplo, que a Central de Macabu, logo que entrar em funcionamento, fornecerá energia elétrica ao preço de 33 centavos o kw a 16 municípios, abrangendo uma área de 17.000 quilômetros quadrados, com uma população de 700.000 habitantes. E foi incisivo ao encarecer a necessidade urgente de se terminar a primeira etapa das obras, a fim de que não se perca o capital já invertido.

E' de esperar que o apêlo seja ouvido e que o projeto do Senador Pereira Pinto percorra rapidamente os trâmites regimentais, de modo que se concretize esta grande aspiração do povo fluminense que é a Central de Macabu.

Não queremos encerrar esta crônica sem uma referência ao muito debatido projeto de aumento dos subsídios. Já estará resolvido pela Câmara quando entrarmos em circulação. Sempre temos o direito de lembrar ao Congresso, que aprovou um orçamento deficitário, a inoportunidade da medida, que só poderá ter um efeito — o de minar o prestígio do Parlamento.

E registraremos também as merecidas homenagens que todos os partidos prestaram ao ilustre líder mineiro Virgílio de Melo Franco, desaparecido prematuramente nas circunstâncias trágicas de todos conhecidas. A morte de Virgílio de Melo Franco foi um grande claro que se abriu na vida pública brasileira.

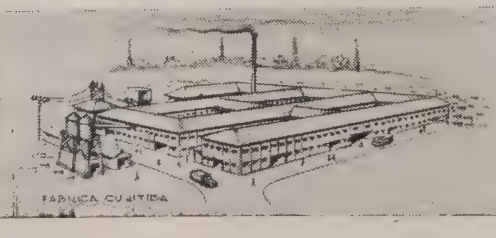
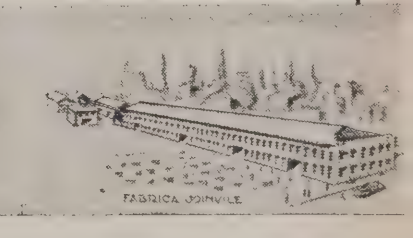
CIA INDUSTRIAL DE MOVEIS
Moveis "CIMO" sempre os melhores

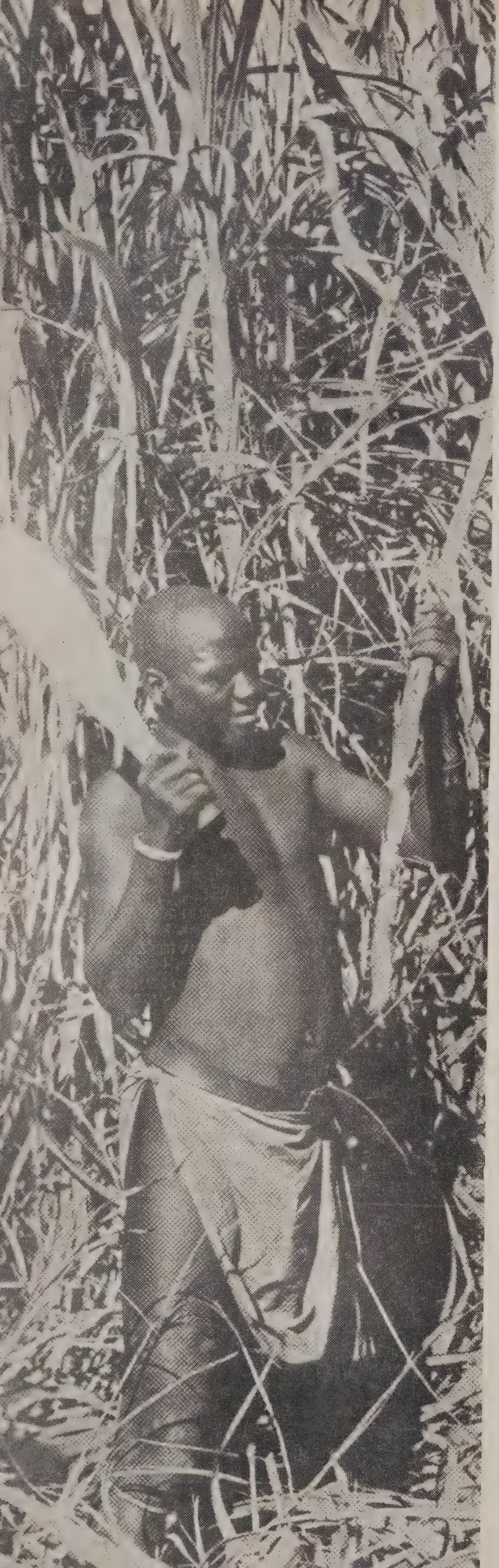
MATRIZ
CURITIBA — RUA PEDRO IVO, 311
Telegramas: CIMOS — Fone, 4346 — Caixa Postal, 13

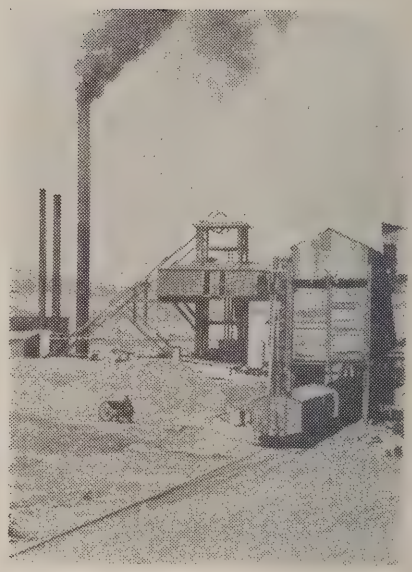
FILIAIS:
RIO DE JANEIRO — AV. FRANKLIN ROOSEVELT, 146-B
Telegramas: CIMOS — Fone, 42-1736
SÃO PAULO — RUA MARIA TEREZA, 89
Telegramas: PEKAS — Fone, 4-8736
CURITIBA — RUA BARÃO DO RIO BRANCO, 156
Telegramas: CIMOS — Fone, 823
BELO HORIZONTE — RUA CARIJÓS, 101
Telegramas: CIMOS — Fone, 2-5936
JOINVILLE — RUA SÃO PEDRO, 160
Telegramas: CIMOS — Fone, 272

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DO BRASIL NO RAMO DE MÓVEIS

AGENTES EM TÔDAS GRANDES CIDADES DO PAIS
3 GRANDES FÁBRICAS NOS ESTADOS DO PARANÁ E S. CATARINA

FABRICA RIO NEGRINHO

FABRICA CURITIBA

FABRICA JOINVILLE





O que pode vir a ser a África como fornecedora de produtos equatoriais, e o que representa êste fato para a economia brasileira, diante do plano de valorização do continente africano — eis o tema do importante artigo que publicamos a seguir.

Uma série de circunstâncias, variando desde a migração de "capitais assustados" da Europa, em busca de abrigo seguro, e considerando a África, onde há mão de obra baratíssima e vastas regiões inexploradas, negócio melhor e mais certo — até a vontade britânica de transformá-la no "complemento econômico da Europa", estão influindo favoràvelmente no desenvolvimento do plano que interessa Estados Unidos, Inglaterra, França, Portugal e outros países.

O alvo do plano é a produção em grandes quantidades de produtos vegetais e minerais para absorção pelas indústrias européias e americanas. Muitos dos produtos visados são hoje parte importante da exportação brasileira, e os mercados que querem produzi-los na África são, na maioria, os mercados com que contamos hoje para vender o que produzimos.

Uma explicação e um brado de alerta — significa o artigo presente.

Tempo de leitura: 25 minutos.

Política de Valorização da África Ameaçando Produtos do Brasil

Eurico Pinto Pereira

NO mundo conturbado de após-guerra não tem o Brasil de enfrentar apenas as alterações de mercados e moedas impostas pela sorte das armas. Há um novo quadro no qual tem de adaptar sua economia, e se é verdade que a desorganização do panorama obriga um esfôrço tremendo de recomposição, buscando aqui e ali vendedores e compradores para o seu sistema originariamente fraco, é igualmente certo que surgem ameaças de caráter sério, complicando extraordinariamente sua atividade.

A guerra liquidou praticamente as economias de vencedores e vencidos. São os Estados Unidos da América do Norte quasé a única exceção E como não seria possível que isso acontecesse sem tremendos reflexos internacionais, o que vemos é o mundo se debatendo pelo encontro de soluções salvadoras.

O Brasil, cujo sistema econômico, repetimos, era fraco antes do conflito, sentiu e sente intensamente êstes reflexos. Seria pueril pretender o isolamento para um país de economia semi-colonial, sobretudo no momento em que empreende o caminho da liberdação econômica.

Assim, temos de inapelável na composição de nossa equação econômica êstes dois fatôres — a necessidade de comparecer cada vez mais aos mercados internacionais para comprar e vender, e o combate pelos meios lícitos às providências de caráter econô-

Mão de obra barata e amplos recursos naturais são duas das vantagens que atraem os interêsses britânicos e os capitais americanos no grande plano de desenvolvimento econômico africano. As fotos destas páginas nos dão idéia disto, enquanto nas vistas abaixo notamos duas das mais importantes cidades da África do Sul: Bloemfontein, à esquerda e a bela Johannesburg. O que virá da África no curto prazo com que os britânicos esperam transformá-la no "complemento econômico da Europa"?

mico que possam ser tomadas por outras nações em graves dificuldades com prejuízo de seus produtos de exportação.

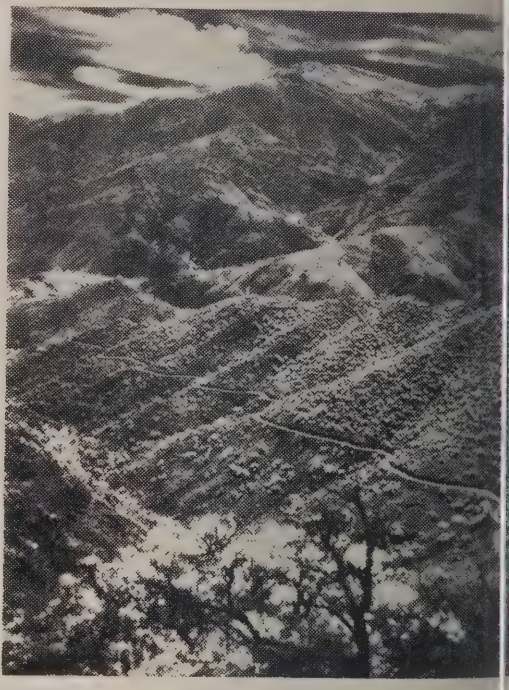
No momento em que a Inglaterra, os Estados Unidos e a França, juntos ou separadamente, por seus governos ou por iniciativas privadas, empreendem o formidável programa de valorização econômica da África, visando suprimento de matérias primas para suas indústrias avançadas, o Brasil está em face precisamente dos dois fatôres acima referidos. Primeiro porque o fato representa clara ameaça a alguns dos seus produtos de exportação, indispensáveis à obtenção dos meios com que adquirir outros elementos de produção, Depois, por se tratar de uma perda de oportunidade para a atração de técnica e capitais.

Em suma, o Brasil está ameaçado ao se volverem para o continente africano as vistas de grandes países, que objetivam a produção ali de produtos habitualmente adquiridos no mercado brasileiro. E parece necessário que nos intranquilizemos com o fato, uma vez que só poderemos enfrentá-lo com as nossas próprias fôrças, isto é, adotando métodos de produção e comércio, capazes de nos garantirem vantagem na concorrência internacional.

SURGE A ÁFRICA

Não é sem surprêsa que a maioria dos brasileiros recebe a notícia da ameaça econômica africana. Afora alguns pontos do continente, entre os quais avulta a África do Sul, habituamo-nos a associar a África à idéia imediata do deserto, das selvas, dos canibais, dos extravagantes reis negros, do norte marroquino e do Nilo. Historicamente a África nos recorda os escravos, as possessões portuguêsas, Madagascar. Nos dias atuais, depois de um pequeno comércio, notadamente de carvão sul-africano, a África apareceu nos jornais quando malbaratou o Brasil a oportunidade de vender-lhe seus tecidos. Durante a guerra, impossibilitados os sul-africanos de receber o tradicional fornecimento de bom tecido inglês, solicitaram da promissora indústria brasileira panos e roupas feitas. Mas de tal modo foram tratados que cedo ecoou em Pretoria e Captown aquela pergunta de que nos falaram os relatórios consulares da época, e que O OBSERVADOR registrou em sensacional reportagem — quando nos livraremos dos brasileiros?

De qualquer modo, porém, os dias que se seguiram ao conflito foram propícios à intensificação das relações entre o Brasil e a África do Sul e a um conhecimento mais íntimo do que aquêle originado pelas linhas aéreas, enquanto se positivava o progresso de certas regiões africanas.



A maior produção mundial de diamantes pertence à África do Sul. Minas colossais, onde o capital britânico sempre depositou, e justamente, as melhores esperanças, suprem o mundo do produto indispensável à indústria e ao adôrno. Na foto ao lado vemos a grande mina de Cullinan, perto de Pretoria, notando-se a fantástica escavação já feita na montanha. Ao lado, vista das férteis montanhas ocidentais africanas.

Êste progresso começou quando a Inglaterra passou a dispensar maiores atenções às possessões africanas e aos domínios continentais, até então incluídos simplesmente na sua política colonial geral. A segunda grande guerra é o fator positivo por excelência no aceleramento do progresso africano, não só na parte inglêsa, onde a metrópole combalida encontra alimento para suas esperanças de obtenção de matérias primas a baixo custo, como na francesa e em outras zonas, a exemplo da Libéria, que atraíram capitais americanos.

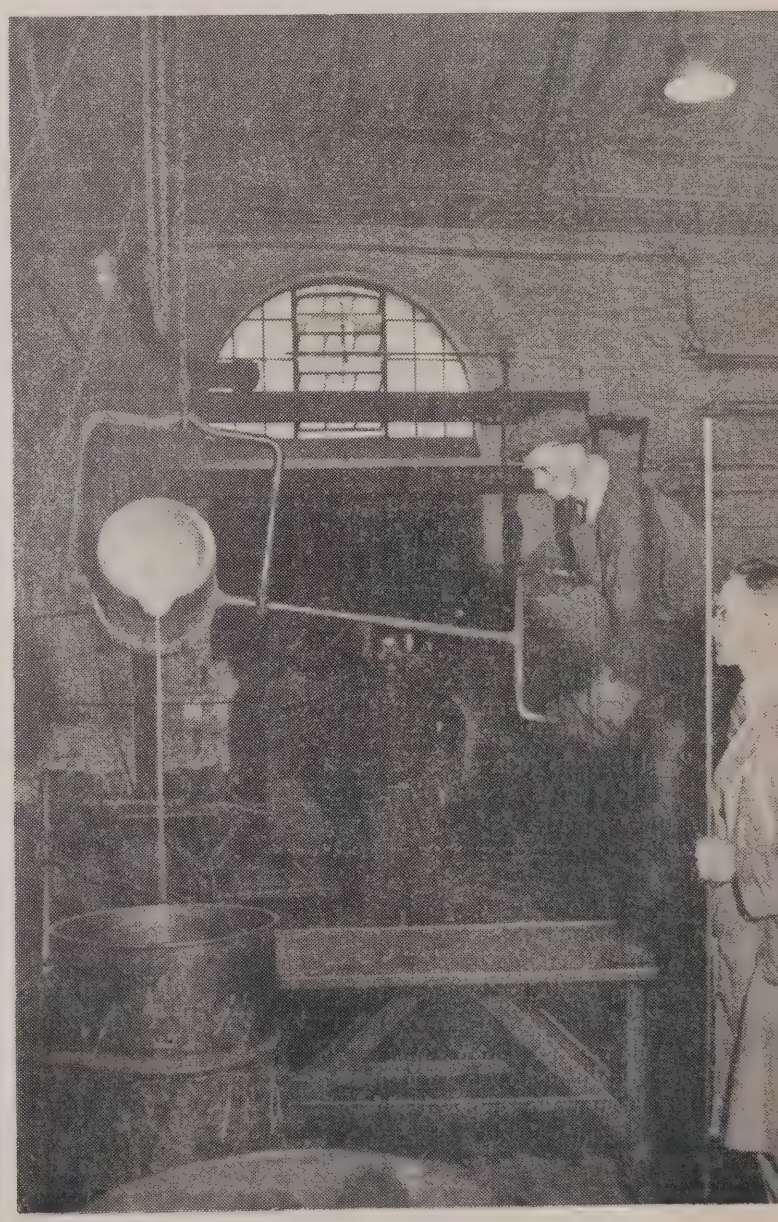
Foi Sir Stafford Cripps quem lançou a nova política de valorização africana no gabinete trabalhista inglês, que a acolheu com entusiasmo Cedo obtiveram os trabalhistas o apoio dos conservadores para um grande programa que aliviasse a Inglaterra de muitas compras no estrangeiro (inclusive Brasil), e alcançou corpo o sonho britânico de transformar a África no "complemento econômico da Europa ocidental".

As grandes reservas naturais e o alto preço alcançado por determinados produtos equatoriais atraíram, também, muitos capitais europeus temerosos dos conflitos sociais no velho continente. A França teria, evidentemente, de juntar-se a êste movimento, que não podia deixar de interessar, por outra parte, à Bélgica e outros países.

Três fatôres estão, por conseguinte, influindo na ascenção da África ao primeiro plano das cogitações econômicas internacionais: a necessidade inglêsa, a fuga de capitais de várias partes que encontram ali aplicação fácil, independente dos nacionalismos exaltados e de leis muito severas, e o apoio de tôdas as potências que têm interêsse no continente.

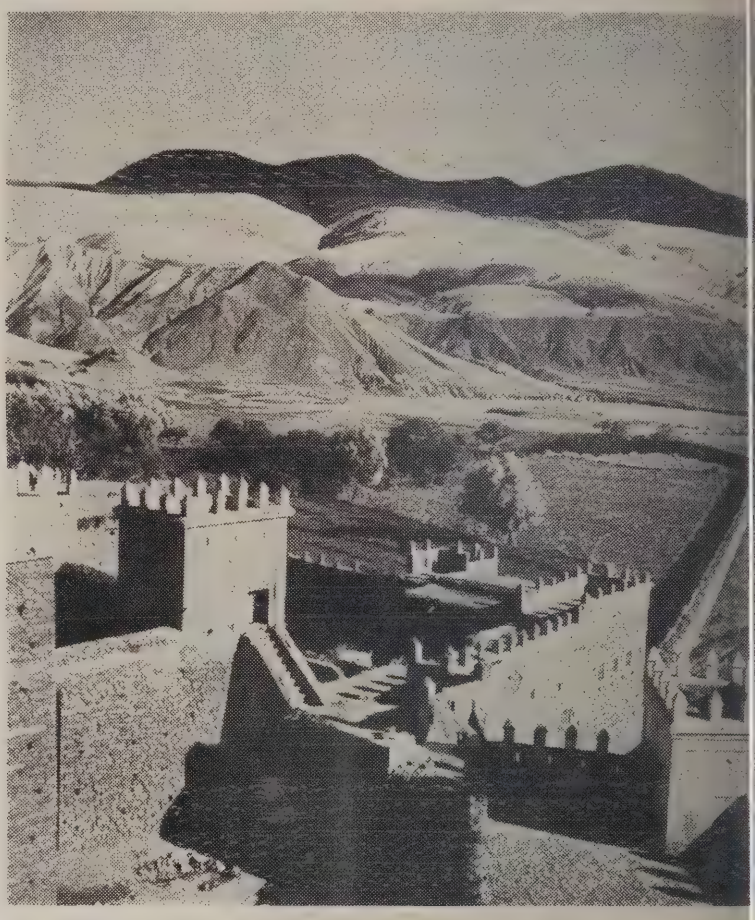
Para o Brasil a África surge primeiro cómo um possível comprador, que agora se esquiva, e depois como uma ameaça indireta aos seus produtos tropicais, de tradicional colocação na Europa.

Claro que não se trata de uma luta contra a África. A situação é de protegermos nossos produtos por meio de uma política inteligente de industrialização — o que interessa profundamente à economia do país — e de incentivo à melhoria de qualidade e aumento de produção dos produtos que vão suportar a concorrência.



A moderna África apresenta aspectos surpreendentes como os que fixam as duas fotos. Na de cima podemos ver crianças nativas numa das "créches" instaladas nas zonas de mineração. Na do lado, a técnica mais apurada sendo empregada na preparação da prata. Tem a África do Sul na prata um dos elementos mais sólidos dè sua economia.

O Marrocos confere um ar típico à paisagem da África Francesa.



O OURO MIGRA PARA A ÁFRICA

Antes de apreciarmos a política inglêsa de valorização econômica da África, o desenvolvimento do capital americano em certas zonas, e o apoio francês ao movimento, notemos um fato curioso, recentemente ressaltado numa reportagem do jornal americana "The New York Post". Trata-se da migração de grandes capitais, das "zonas perigosas" para "zonas seguras", observado pela segunda vez nos últimos dez anos, com a diferença de que nesta oportunidade não é a Suíça o abrigo procurado mas a África do Sul.

Salientando como os capitais precedem sempre os refugiados humanos, diz o jornalista que "a África do Sul oferece ao capital refugiado vantagens concedidas apenas por poucos outros países do mundo. Em vista dessa particular qualificação ela está presentemente assumindo o papel historicamente desempenhado pela Suíça no terreno financeiro europeu, atraindo também grandes quantidades de dinheiro americano".

As razões dêste movimento são as seguintes:

1 — A Suíça é agora considerada pelos capitalistas europeus mais astutos como um país vulnerável, em vista de estar rodeada por zonas sob influência russa;

2 — Os Estados Unidos estão perdendo para o capital refugiado o lugar que ocupavam no fim do terceiro decênio, porque há a certeza de que em uma nova guerra o país está sujeito a um ataque aberto; além disto, os capitalistas estrangeiros se preocupam com as amplas oscilações econômicas americanas e com as medidas recentemente tomadas pelo govêrno para pôr a descoberto fundos estrangeiros e forçar-lhes o repatriamento;

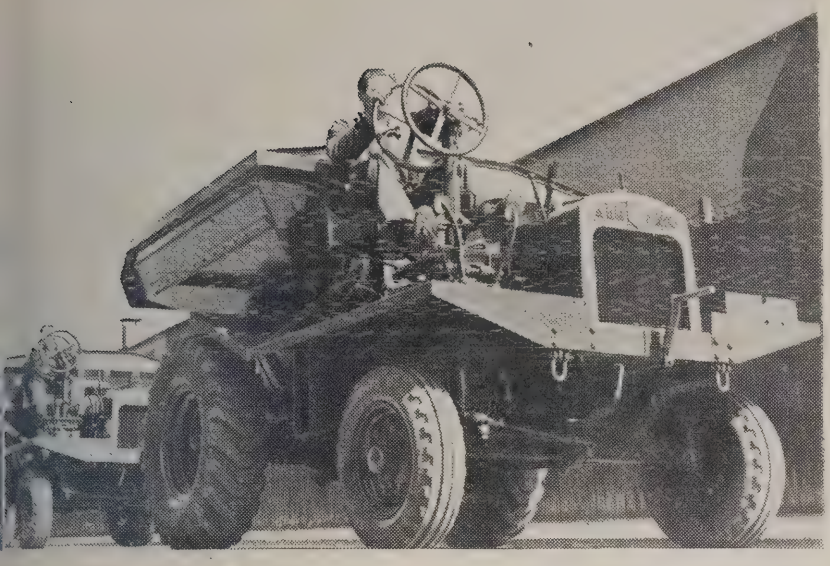
3 — A África do Sul é considerada suficientemente afastada de qualquer zona futura de batalha;

4 — Embora fazendo parte do Império Britânico, a África do Sul tem dado definidas demonstrações de crescente independência e de real progresso econômico estando a emergir rapidamente do estado de economia colonial nativa para o de economia industrial, sendo assim considerada tanto uma boa "especulação" como um "bom abrigo";

5 — A economia da África do Sul baseia-se principalmente em ouro, diamantes e moeda sonante. Os capitalistas acreditam também que a União Sul-Africana se recusará a acompanhar a Inglaterra em qualquer coisa a não ser uma moderada desvalorização da libra;

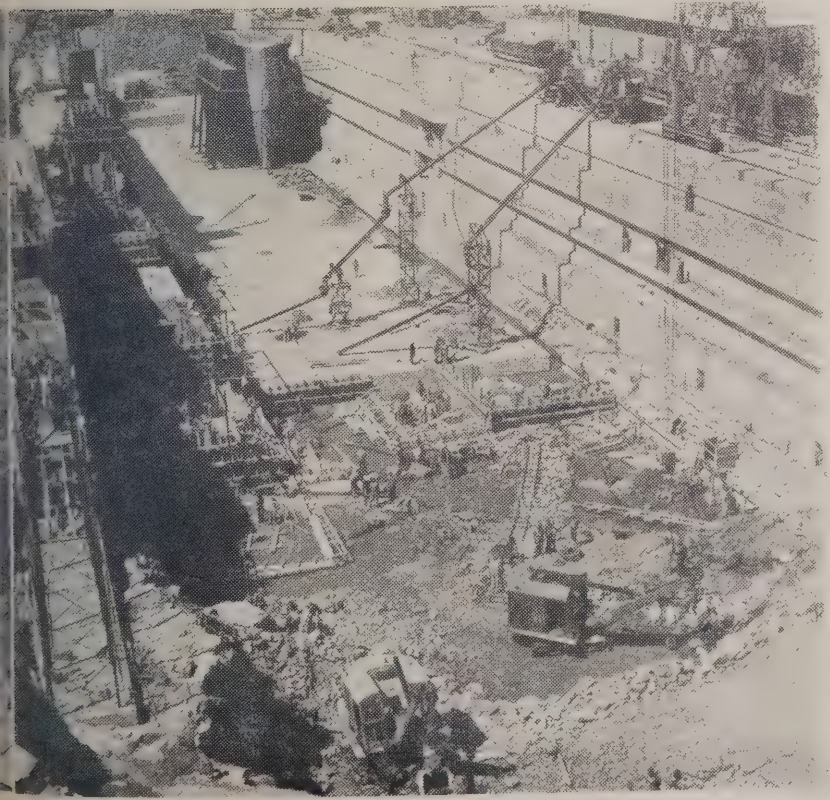
6 — A África do Sul está trabalhando intensivamente no desenvolvimento de novos recursos, o que aumenta suas possibilidades.

— Estou informado — declara o jornalista — que centenas de milhões de dólares estão empenhados na fuga. Não se podem dar totais exatos porque as cifras dêsses movimentos de capital não são publicadas, e os próprios movimentos frequentemente não podem ser percebidos. Os capitais britânicos os iniciaram no mercado



O MERCADO AFRICANO

Reunimos nesta página alguns aspectos eloquentes da atividade que se vem verificando em várias partes do continente africano, e o interêsse sôbre o mesmo despertado nos Estados Unidos. Ao lado está o anúncio, insistentemente publicado em vários jornais americanos, de uma nova linha de navegação americana para a África, e o livro sôbre o mercado africano e suas possibilidades que a companhia oferece como estímulo ao desenvolvimento da produção continental, fato, sem dúvida, do seu maior interêsse. Em cima e em baixo: caminhões e tratores inglêses destinados à África, e uma das grandes represas em construção.



YOURS FOR [illegible]

A new, comprehensive han book for exporters interes in African markets. Wha Africa buying today? Wh are its needs for tomorrow Here are scores of fac carefully compiled, to ' you answer such ques Plenty of good pictures

. . . AND FOR IMPOR. *a companion handbook . soon be available on requ*

Does Africa now offer you important New Markets?

If you want to expand your export business, this new handbook should prove to be of real value to you

MORE AND MORE American businessmen are focusing their attention on Africa as a profitable new outlet for their goods and services. Yet little market information about this vast, growing continent has been readily available.

"African Markets," just published by Farrell Lines, will give you much of the information you need . . . help you get a better general understanding of Africa and its people.

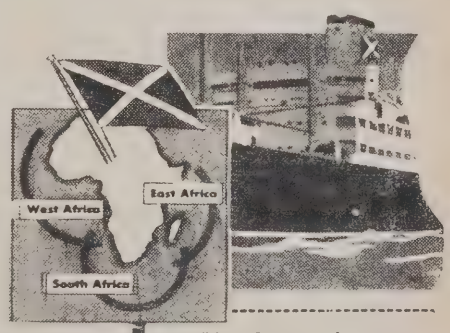
Market by market, you'll find up-to-date information on current purchases and future needs . . . population breakdowns . . . transportation facilities and other data assembled for ready reference. You'll learn more about Africa's expanding industrial activity and the exceptionally high per capita purchasing power in specific areas.

Would You Like a Copy of "AFRICAN MARKETS"?

the only American shipping organization serving all the ocean coasts of Africa, we want to give exporters and potential exporters as much information as possible about the markets served by our modern fleet.

We will gladly send to any business executive, with our compliments, a copy of this factual handbook on African markets. The coupon below is for your convenience

A Major American Steamship Company
Providing regular weekly sailings to
SOUTH AFRICA
and
EAST AFRICA
Fortnightly sailings to
WEST AFRICA

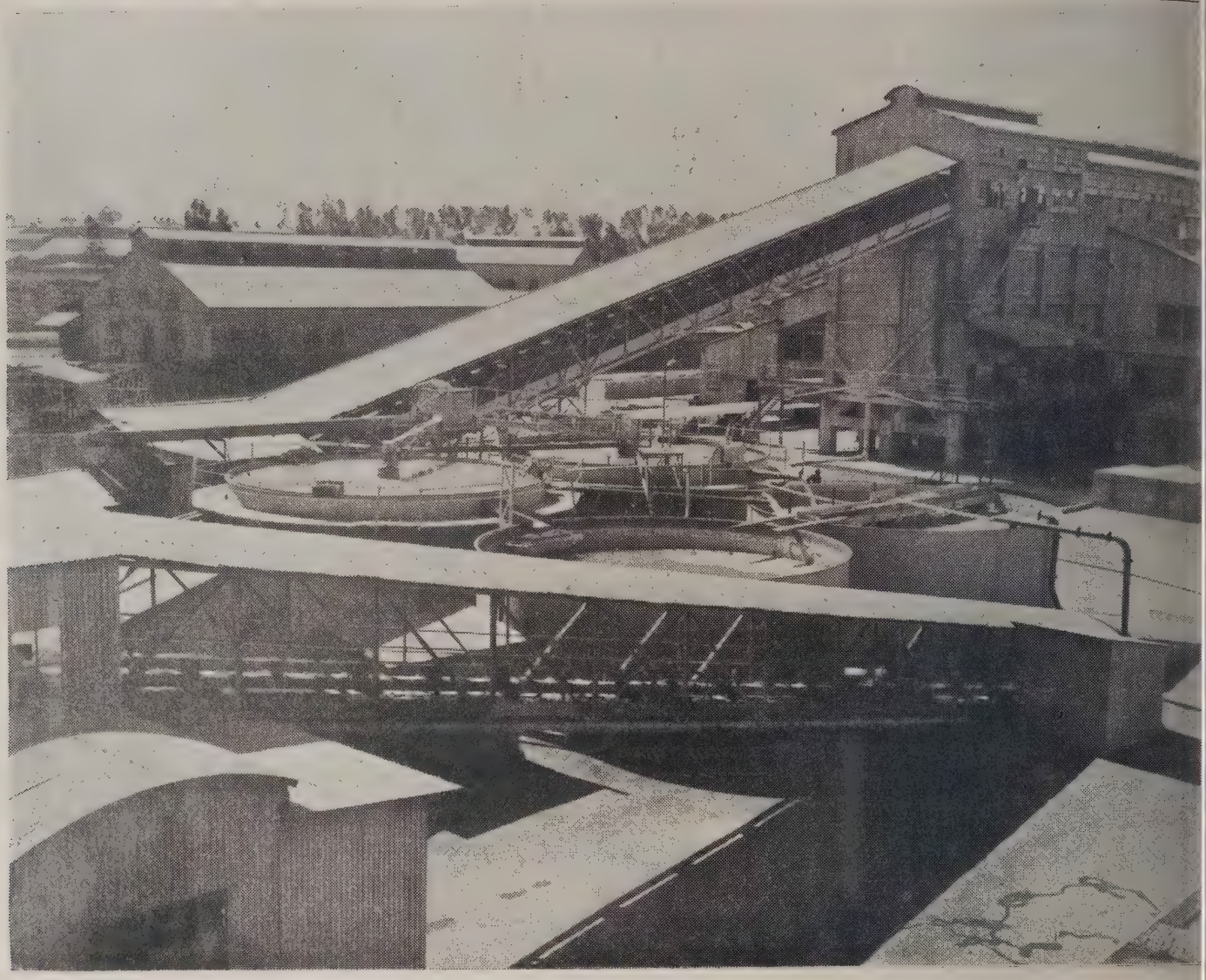


FARRELL LINES
INCORPORATED
(Formerly American South African Line, Inc.)
26 Beaver Street, New York 4, N. Y.
Tel.: WHitehall 4-7460

Farrell Lines Incorporated
26 Beaver Street, New York 4, N. Y.

Please send me without obligation a copy of the new handbook, "African Markets."

Name .....
Company .....
Address .....



Ouro — produto de máxima atração sul-africana. Êste aspecto de organização e ordem é da mina de Witwatersrand.

de títulos com a venda de títulos inglêses e aquisição de ações das minas de ouro africanas. Franceses, holandeses, belgas e suíços seguiram os inglêses nessas transações. Os capitais suíços incluíam algum capital alemão que fôra depositado nos bancos helvéticos nos dias que precederam a guerra. Os americanos entraram no mercado mais recentemente, na base de "investimentos".

O jornalista termina com o seguinte capítulo a sua movimentada reportagem:

"— Exatamente há dez anos eu ia tôdas as semanas às docas de New York para assistir ao desembarque do "ouro amedrontado" da Inglaterra, França, Holanda, Bélgica e demais países. Agora devo relatar que a fuga está ocorrendo novamente".

Mas... para a África.

O CAPÍTULO BRITÂNICO

Das vantagens políticas e econômicas de um movimento de valorização da África cedo se aperceberam, como já relatamos, os líderes do Partido Trabalhista Inglês a braços com a difícil situação econômica do após-guerra. A êles não recusaram apoio os líderes do Partido Conservador, de forma que agora o pensamento britânico em tôrno do movimento é uno.

A idéia central é fomentar o desenvolvimento dos recursos naturais africanos, que são vastíssimos, com capitais inglêses e quantos se lhes associem, com a mão de obra colonial baratíssima e outros fatôres favoráveis, visando o abastecimento de mercados europeus com grandes vantagens para os produtores, e os mercados metropolitanos livres de empecilhos aduaneiros, com maiores vantagens, portanto.

As primeiras medidas positivas podem ser encontradas nas providências decorrentes da Lei de Expansão e Bem Estar das Colônias, e nas leis especiais votadas em 1945 e que começaram a vigorar em abril de 1946. O govêrno ficou autorizado a despender nas colônias africanas cento e vinte milhões de esterlinos, e mais as contribuições de outras partes do império.

Para o fim de empregar a maior parte possível dos sessenta milhões de "homens de côr" com que conta nas colônias africanas, os técnicos inglêses iniciaram um grande plano de pesquisas de seus solos para plantios diversificados, enquanto todos os aspectos dos problemas agrícolas da África ocidental inglêsa como da África oriental foram atacados. Hoje, esta fase preliminar cedeu lugar a uma fase semi-executória, cogitando-se da meca-

nização da lavoura e mineração em larga escala, e treinamento dos nativos em posições de comando.

Ninguém desconhece que o propósito britânico é criar um império africano de café, cacau, algodão, fibras em geral, oleaginosas e frutos, o que nos ameaça. E' evidente — repetimos — que nada impede a Inglaterra de assim proceder e nada de ilícito há em seu procedimento. O que vai aqui, citado tem a finalidade de alertar as autoridades brasileiras no sentido de proteger a economia nacional dêste golpe, preparando-a para a concorrência e fortalecendo-a com a industrialização das matérias primas que hoje colocamos em mercados estrangeiros, inclusive os inglêses, e que correm o risco de ter, amanhã, a sorte da borracha.

IMPÉRIO UNIDO E PLANO MARSHALL

Dois fatos recentes indicam o "clímax" da política inglêsa de valorização da África, e nos dão idéia exata de como segue cronometricamente o plano há quase três anos iniciado.

Se um dêsses fatos pode ser considerado negativo — a desconfiança de

E' realmente grande a variedade dos produtos que as diversas regiões africanas podem produzir. Até laranjas... Em baixo, um aspecto das novas docas de Capetown, onde milhões de libras foram invertidos.

govêrno nacionalista na África do Sul diminuindo a migração de capitais para lá, o outro — a Conferência da Comunidade Britânica, é altamente positivo.

A Conferência foi saudada como uma vitória para a Grã-Bretanha, e processou-se em seguida a outro triunfo muito expressivo, alcançado por Sir Stafford Cripps em sua viagem a Washington. Segundo se afirma, o ilustre homem público britânico teria conseguido que o Plano Marshall, até agora reservado às nações européias, e veementemente negado aos países da América Latina, cujos pedidos foram recusados sempre, fôsse estendido aos membros da Comunidade Britânica de Nações, o que equivale a dizer — obteve dólares para o desenvolvimento do plano inglês.

Comentando a importância da Conferência sob o ponto de vista de fortalecimento do Império Britânico, os observadores da imprensa internacional viram na ênfase das resoluções do conclave a satisfação pelo triunfo da intervenção pessoal de Sir Stafford Cripps em Washington. E afirmaram que "o Plano Marshall auxiliará o desenvolvimento de vastos espaços não cultivados e de riquezas minerais inexploradas, em países da Comunidade Britânica. Para isso, um plano quadrienal deverá ser pôsto imediatamente em vigor, pelo Ministro das Finanças da Grã-Bretanha e pelos ministros das nações da Comunidade. Com o auxílio dos dólares americanos a produção de estanho, cobre, chumbo, carvão, trigo, carne, arroz, borracha, lã e grãos do Império deverá ser aumentada tão rapidamente, que por volta de 1952 a área do esterlino deverá estar solvente."

Trata-se, não há dúvida, de um plano grandioso, e se implica em levantamento da Inglaterra não deve merecer de nós senão simpatias. Contudo, somos produtores dêstes e outros produtos, o que nos leva à necessidade de adotarmos medidas de precaução, tanto mais porque o Brasil é parte integrante desta América Latina igualmente cheia de recursos naturais, a quem foi negado o auxílio direto do Plano Marshall.

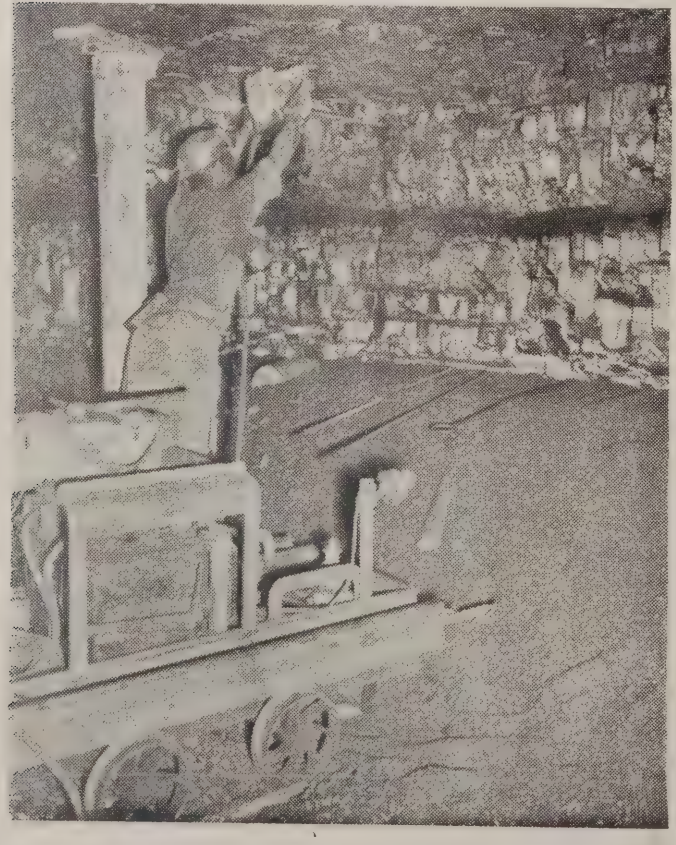
Adiantam ainda as mesmas fontes que novos planos serão oferecidos pelos inglêses ao Sr. Paul Hoffman, visando interessar compradores americanos de produtos coloniais britânicos, e companhias particulares norte-americanas na inversão de capitais em minas para o que inicialmente se processaria a reforma das ferrovias da Rhodesia, de modo que o vasto interior africano, com sua abandonada riqueza mineral, seja ligado ao mar.

A situação na África do Sul, que pintamos há pouco tão risonhamente, está, agora experimentando nuvens negras com as atitudes do Ministro Havenga (das Finanças), do gabinete nacionalista que substituiu o do Marechal Smuts, sob cuja proteção bilhões de esterlinos amedrontados para lá se encaminharam.

Ainda há pouco, o atual Ministro das Finanças da Inglaterra, em artigo publicado no "Economist", de Londres, denominou o estado das experiências políticas e econômicas do govêrno nacionalista da África do Sul como "fim da lua de mel". O fato é que, depois de uma entrada volumosa de capitais a África do Sul passou a observar fenômeno inverso, o que levou as autoridades sul-africanas a atribuí-lo a manobras organizadas contra o govêrno nacionalista do país.

Um artigo recente, publicado no "O Estado de São Paulo", estima em 150 milhões de libras (12 bilhões de cruzeiros) o volume de capital encaminhado para a África do Sul desde 1946. Como esta presença inopinada de capitais provocasse imediatamente o aumento das importações, desequili-

O Brasil se conta entre os compradores do carvão sul-africano.



Óleos — um dos produtos que a África pode produzir largamente.

brando a balança comercial, as autoridades passaram a tomar providências equivalentes à licença prévia, e adotaram certos contrôles que assustaram o capital. Êste procurou sair, mas os financistas oficiais sul-africanos agiram rapidamente, impedindo seu intento. Esta situação retirou os atrativos com que se enfeitava anteriormente a África do Sul, mas é evidente que a Inglaterra tem de procurar inverter ali a parte principal dos seus esforços pois ali estão o núcleo de civilização mais importante e valiosos recursos naturais.

CAPÍTULO AMERICANO

O interêsse americano na questão africana é sobretudo econômico. Se a Inglaterra tem na África um ponto de apoio para a reabilitação econômica, é certo que os seus objetivos são também políticos, relacionados com a necessidade de manter a união do Império, ameaçada pelas consequências da guerra, e contrabalançar a onda de nacionalismo que varre o mundo asiático.

Os Estados Unidos chegam ao continente com seu capital e sua técnica interessados em produtos equatoriais. A mamona, por exemplo, hoje objeto de numerosas conquistas da alta indústria química. O cacau, quase reduzido às plantações baianas diante da devastação causada pelas pragas na Costa do Ouro. As plantas oleaginosas, etc.

Enquanto a Inglaterra procura atrair capitais privados e obter os dólares do Plano Marshall para emprêgo em suas possessões, já existem interêsses em pleno andamento em outras partes da África.

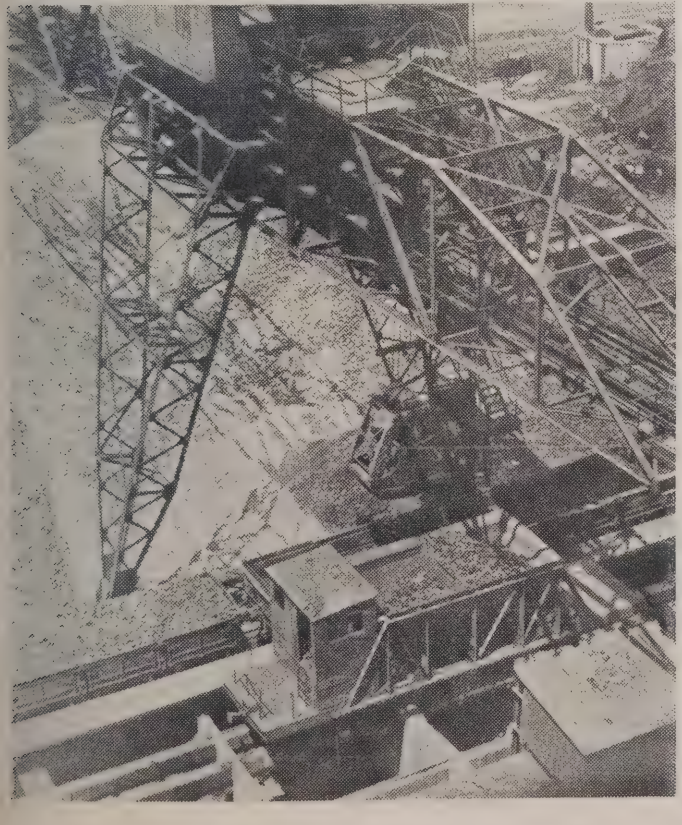
O mais importante investimento americano na África até agora é o feito pelo poderoso grupo Stettinius na Libéria. Outros de valor podem também ser citados, como o empreendido pela Companhia Firestone, que controla ali mais de 32.000 hectares e dispõe de 300 quilômetros de estradas e um pôrto privado.

O grupo Stettinius constituiu em setembro de 1947 a Liberia Co., com um vastíssimo objetivo, o qual incluía mineração das jazidas de Bomi Hills. A criação da companhia sucedeu aos entendimentos entre o Coronel Christie, representando a United States Steel, e a Manufature D'armes Colt (capitais franceses), e desde então tem originado outras fundações do mesmo gênero.

O Sr. Edward Stettinius, ex-Secretário de Estado, ex-presidente da United States Steel e grande financista, entrou em entendimentos com o govêrno da Libéria para a realização de um programa em cooperação. Foram organizadas duas "holding companies", a Liberia Co. e Stettinius Associates, com o capital de um milhão de dólares em ações. O govêrno da Libéria recebeu 250.000 ações, uma fundação educacional recebeu 100.000, ficando o restante em mãos dos capitalistas norte-americanos.

Depois das primeiras atividades, que incluíram notadamente a produção de cacau (a imprensa americana noticiou recentemente a chegada a New York do primeiro cacau produzido na Libéria) e exploração de hematita (rico mineral de alto teor muito semelhante aos minérios de ferro suecos), vem o Sr. Stettinius de anunciar a formação de mais uma companhia subsidiária, o terceiro grande projeto da Liberia Co., a Liberia Products Co., com um capital de cem mil dólares. Segundo informações publicadas no "Boletim Americano", do Escritório do Brasil em New York, dentro de seis meses terá início a construção de fábricas-pilôto para a produção de manufaturas de estanho, tecidos, óleo de dendê, assim como de serrarias e a organização de uma indústria pesqueira. Os trabalhadores

Minério do Transvaal extraído em excelentes condições técnicas.



Até o fumo pode ser produzido na África para o consumo europeu.

nativos serão treinados para as novas atividades e, com exceção dos toros de madeira serrada, todos os produtos serão reservados para o consumo da Libéria. Ainda de acôrdo com o referido Boletim — a Liberian International Airways Ltda., iniciará brevemente os seus vôos regulares entre Dakar e Monrovia, a capital da república. Além desta aparecerá a Liberia Cold. Storage Co., Inc., para proceder a instalações de equipamento de refrigeração para o desenvolvimento da indústria pesqueira. Eventualmente o total de subsidiárias será de vinte e seis, incluindo desde a construção de um hotel à instalação de lavanderias. Os pontos principais do programa são o desenvolvimento dos transportes, construção de uma usina de energia elétrica e melhoria geral das condições de vida da população. Será criado um banco nacional da Libéria, autorizado a emitir um dólar, igual em valor ao dólar americano, com base e segurança em dólares americanos, o que torna muito profundos os planos americanos na Libéria.

Em março último o Sr. Stettinius estêve em Dakar, e desde então a atividade das companhias foi muito aumentada.

O simples exame da situação deixa claro o quanto pode representar em prejuízo para nossa produção nos setores do cacau, dendê (óleos) e outros, se o plano da Libéria alcançar completo êxito e nos mantivermos na política de pequena produção, preços altos e inatividade.

A PARTICIPAÇÃO FRANCESA

O "Tribune des Nations" de 18 de junho dêste ano deu notícia das conversações entre os Srs. Ramadier e Stettinius sôbre a questão da Libéria. Houve referências à questão econômica e ao fato daquele país africano representar "uma base estratégica de primeira ordem com seu pôrto bem equipado e seu aeródromo moderno, provido de duas excelentes pistas e de reservatórios subterrâneos de grande capacidade.

Pouco depois a imprensa francesa noticiava a possibilidade de constituição de sociedades mistas franco-americanas, tratando de saber-se apenas como será resolvida a questão da transferência de uma parte das populações da África Oriental Francesa para a Libéria e outros pontos desejados pelos americanos.

Em tôdas as informações de origem britânica sôbre a questão africana aparece a participação francesa, ora em forma de assentimento aos projetos britânicos, ora como cooperadora ativa do mesmo.

Assim está a França interessadíssima no desenvolvimento econômico do continente negro. Nem de outra forma podia ser. Sem dispor de elementos próprios com que dinamizar os recursos de suas colônias, a França não pode ver senão com bons olhos o esfôrço inglês e as tentativas americanas, pois é evidente que em todo o movimento tem ela de ser incluída. O que lhe vier da África há de ser muito bem recebido neste momento dramático para sua economia.

Em traços rápidos, fica desenhado o movimento conjunto, interessando grandes nações, extremamente capazes no campo da técnica e dispondo dos elementos financeiros da maior de tôdas, no sentido de aproveitamento dos imensos recursos naturais que o continente africano guarda em seu seio.

Embora variem as condições de vida entre o Brasil e outras regiões sul-americanas e o continente africano, a verdade é que êle deixou de ser uma fantasia para, no campo econômico, começar a se afirmar. O seu poder de concorrência quanto a muitos produtos que são hoje esteio de nossa economia será amanhã temível. A Inglaterra, os Estados Unidos, a França, Portugal e outros países do ocidente europeu podem fazer da África um produtor equatorial poderoso. E notemos que são êstes países, precisamente, os nossos compradores de tais produtos.

Temos, por conseguinte, de olhar seriamente para o horizonte. Temos de achar o caminho de uma produção agropecuária mais racional, e da industrialização conveniente de nossas matérias primas.

A valorização econômica é, sem dúvida, uma ameaça. Mas pode ser também um estímulo.

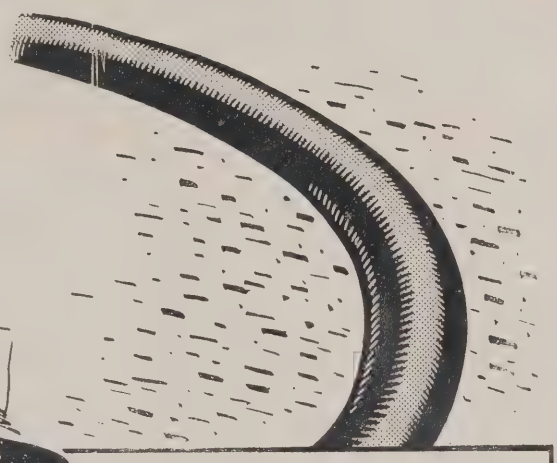
Mangueiras Industriais GOODYEAR

Economizam de fato porque duram muito mais!

NA LINHA completa de mangueiras industriais Goodyear há um tipo tècnicamente construido para cada classe de serviço. É por isso que as mangueiras industriais Goodyear proporcionam economia e eficiência completas, em qualquer ramo da indústria onde sejam adotadas.

Use a mangueira industrial Goodyear especificamente construida para as suas condições de trabalho e aproveite tôdas as vantagens de maior tempo de serviço, maior eficiência e maior economia que Goodyear lhe assegura.

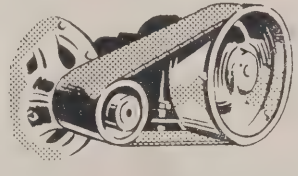
Com prazer e sem compromissos, nossos Técnicos o auxiliarão na escolha do tipo de mangueira que V. S. precisa.



GASTE MENOS COM CORREIAS, EQUIPANDO SUA INDÚSTRIA COM

CORREIAS GOODYEAR

- PLANAS OU EM V!

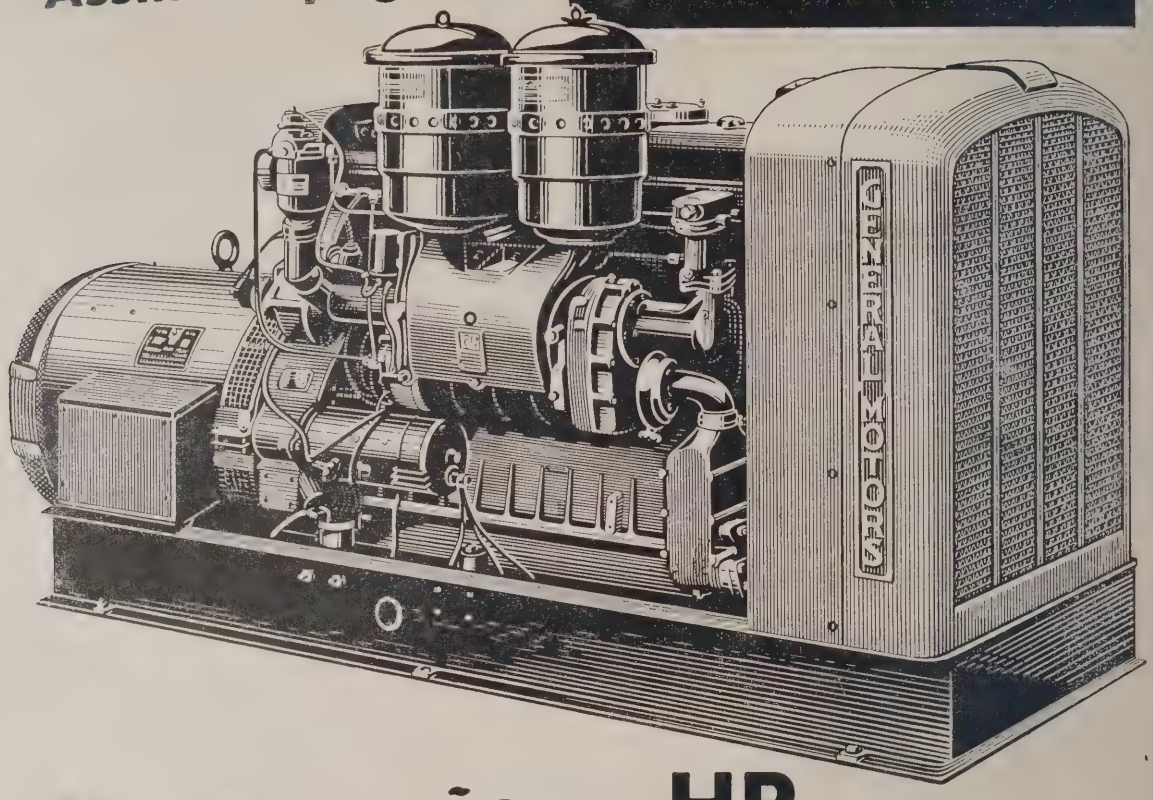


Duram mais • Evitam reajustes • Aproveitam totalmente a fôrça dos motores.

GOODYEAR

INDÚSTRIA BRASILEIRA

Assim se julga um MOTOR DIESEL:



PELA PRODUÇÃO DE HP EM RAZÃO DE SEU PÊSO BRUTO

Duas coisas devem ser procuradas num gerador Diesel... produção de fôrça elétrica econômica e baixo custo de manutenção. O Gerador Diesel GM foi construído para aproveitar ao máximo a sua capacidade de fornecer corrente elétrica econômica e sem interrupções imprevistas.

Graças às suas características de:

- **construção sólida**
- **pêso leve**
- **peças adaptáveis**
- **junção fácil para trabalho em paralelo**

O Gerador Diesel GM possibilita mais serviços por um menor custo de manutenção comparado aos motores mais pesados, porém, menos eficientes.

Há vários tipos de geradores Diesel GM, fixos ou portáteis, de 50 ou 60 ciclos e de 20 KW até 175 KW.

★ PEÇAS E ACESSÓRIOS À VONTADE ★

Resolva o seu problema de fôrça elétrica.
Escreva, para maiores detalhes à
GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.
Caixa Postal 200 B ★ Dept. C
SÃO CAETANO - E.F.S.J. - SÃO PAULO

GM
GENERAL MOTORS
FÔRÇA DIESEL

MOTORES DIESEL PARA USOS MARÍTIMOS ★ FÔRÇA INDUSTRIAL ★ CONJUNTOS GERADORES

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

6.002 R

MUITO IMPORTANTE

Alguns Produtos de Nossa Exportação Seriamente Ameaçados

Antonio Osmar Gomes

O autor é um dos maiores estudiosos baianos de assuntos econômicos. Depois de ocupar vários postos de relêvo na administração estadual, sempre relacionados com as questões econômico-financeiras, foi presidente da Bôlsa de Mercadorias do Estado. No momento é diretor da Associação Comercial e representante da Bahia na Federação Nacional de Comércio.

Antônio Osmar Gomes regressou recentemente dos Estados Unidos, onde fêz parte da representação brasileira à Conferência de Chicago, e o seu artigo é ao mesmo tempo um brado de alerta e um esclarecimento utilíssimo.

CADA dia mais se intensificam os trabalhos da América do Norte, no sentido de se libertarem os seus importadores do nosso comércio exportador de cacau.

O órgão que os americanos criaram para êsse fim, chamado "Instituto Americano de Pesquisas de Cacau", vai dando boas contas do recado, através dos consideráveis progressos das plantações feitas na Libéria e das providências que tem tomado para a conquista de novos e mais amplos campos de plantio.

Constitui isto, na verdade, séria ameaça para o cacau brasileiro, que é particularmente da Bahia, onde sabemos permanecem os mesmos métodos rotineiros de cultivo, de colheita e de beneficiamento, tudo isso a um preço cada vez mais elevado de mão-de-obra, agravado pela escassez de material humano e pela exiguidade de terras próprias para o desenvolvimento extensivo dessa lavoura que, entre nós, quase ainda é nativa, entregue aos caprichos da natureza, não obedecendo, por conseguinte, aos processos adiantados da mecanização e da adubação intensivas.

Mas, por desgraça nossa, não é somente sôbre êsse produto brasileiro que pesa a grave ameaça da concorrência de novos mercados, na forma da apresentação de gênero igual ou de um sucedâneo, de mais fácil aquisição e mais baixo preço de custo de origem.

Neste particular, o que os norte-americanos estão conseguindo em matéria de substitutivos sintéticos, é deveras alarmante para nós, país agrícola, cuja presença na economia internacional repousa exclusivamente na exportação de produtos coloniais, matérias primas, para serem industrializadas.

Sabemos todos o que está acontecendo com a nossa cêra de carnaúba, cujas experiências, nos Estados Unidos, de um sucedâneo sintético muito mais barato, têm dado os melhores resultados, e até em várias aplicações apresentando-se o produto artificial bem melhor do que o natural.

Por sua vez, o nosso quartzo, o cristal de rocha brasileiro, também está correndo iminente risco de ser substituído por um produto sintético, não sendo de hoje a atividade neste propósito de alguns laboratórios americanos, como o da poderosa "Bell Telephone Company".

Agora mesmo, o Boletim Americano, n. 619, do nosso Escritório de Expansão Comercial, em Nova York, transmite a notícia ulitmamente divulgada pela imprensa daquela cidade, de que "os laboratórios do Signal Corps Engineering, do Exército Americano, acabam de anunciar um projeto que permitiria aos Estados Unidos, em caso de guerra, fabricar cristais de tamanho razoável, partindo de *sementes* de cristal sem valor comercial, que ali existem em abundância."

Acrescenta que "no mês passado (outubro) a Brush Development Company, de Cleveland, conseguiu produzir um cristal com o diâmetro de uma moeda de dólar de prata, o qual foi descrito como *o maior fragmento de cristal sintético inteiramente livre de defeitos jamais produzido artificialmente*", e que, "segundo se revela, a produção em massa de cristal será exequível depois de se realizarem amplas pesquisas, tendo em vista o barateamento do processo", mesmo porque, "além da Brush Development Company, os seguintes laboratórios estão procedendo a pesquisas em tôrno do problema: Baird Associates, de Cambridge Mass.; Edward Washken Laboratories, da mesma cidade; Antioch College, de Yellow Springs, Arkansas; e a Universidade de Minnesota".

Não resta dúvida, pois, que a conspiração norte-americana dos sintéticos contra os nossos produtos naturais é um fato, e mui difícil será nos livrarmos de seus golpes mortais, se é que realmente estamos com alguma disposição de esboçar mesmo uma defesa qualquer, tão desprevenidos, displicentes e fatalistas que somos sempre em tudo quanto dependa de uma reação organizada

Um Fim de Ano Inflacionário

Diner Gout Alegre

A MANEIRA por que estamos terminando o ano de 1948 faz com que olhemos com uma certa apreensão o futuro exercício. O aumento de vencimentos para os servidores civis e militares da União, em debate no Congresso desde o começo da sessão legislativa encerrada êste mês, e somente feito lei em novembro, abria um largo precedente para que tôdas as classes profissionais, através dos seus órgãos representativos, se lançassem num largo movimento em prol do reajustamento dos seus ganhos. Depois de por quase dois anos haver o govêrno resistido, direta e indiretamente, a pressões no sentido de elevar vencimentos, chegou-se a um ponto em que foi necessário estudar o problema, encará-lo de frente.

Ninguém, com um pouco de bom senso, pode condenar semelhante movimento de opinião, conquanto todos sejam, também, unânimes em reconhecer que, dos seus resultados, brotarão sérias consequências para a economia nacional, vindo ferir inclusive as vantagens já concedidas ou em estudos, dada a influência que exercerão no custo da vida. Vivemos um momento difícil, em que o volume da produção não acompanha de forma nenhuma a progressão dos salários, já sendo tempo bastante para concluirmos que se uma coisa não justifica a outra, os métodos que temos procurado aplicar, para correção do desnível, têm o seu efeito relaxado pela insistência com que dêles temos usado.

Há uma tendência geral, entre os homens que ocupam posições de mando, tanto nos serviços do Estado como nos negócios privados, em afirmarem que os aumentos não reforçam sequer os laços das relações entre inferiores e superiores; que pelas normas genéricas seguidas em tais aumentos,

foi relegada ao segundo plano a seleção de qualidade da mão de obra através de uma melhor remuneração, provocando a uniformidade dos benefícios um desestímulo natural aos mais capazes, desde que passam, automaticamente a ser considerados em pé de igualdade com os mesmos eficientes.

E' possível que todo êste desassossêgo esteja intimamente ligado ao envelhecimento das normas que presidem às relações de trabalho, onde a intervenção do Estado foi demasiado longe na criação de direitos, sem a recíproca dos deveres. Dentre aquêles, aponta-se como dos mais onerosos o da estabilidade do empregado após dez anos de serviço sucessivo a uma mesma emprêsa; na medida em que avançam os anos sôbre a lei que consagrou semelhante medida, mais pesados se tornam os ativos das organizações, na mesma razão em que se observa o relaxamento dos empregados que se tornam estáveis. Qualquer transferência de negócio tem os seus problemas de sucesso agravados por êste motivo; o qual leva, por outro lado, os responsáveis pela direção dos empreendimentos econômicos, ao subterfúgio da demissão daqueles servidores que se aproximem dos dez anos de boa colaboração. Neste passo, os "empregados antigos", que outrora eram um patrimônio e uma tradição do comércio e da indústria, estão condenados a extremas limitações, que não deixam também de representar prejuízos de monta para o empregador, no capital que o tempo de serviço de tais servidores representa em experiência técnica.

Mas o fato é que, sem que se tenha logrado deter a elevação do custo da vida, seria absurdo desconhecer a necessidade de um reajustamento de vencimentos. Esta observação, por seu turno, nos leva à consideração de que, alguma engrenagem não está funcionando bem na máquina da política econômico-financeira, em virtude do que ela não rende aquilo que seria de esperar.

A LUTA CONTRA A INFLAÇÃO

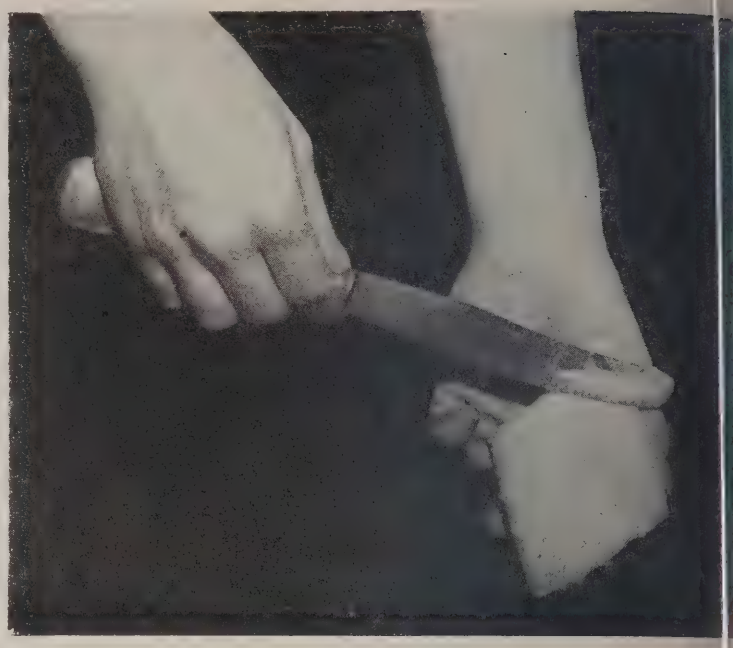
Quando, ao se iniciar o atual govêrno, foi manifesto o propósito de sustar as emissões e eliminar os "deficits" orçamentários, muitos círculos acreditaram que dentro em breve se conseguiria sensível redução no custo da vida. Vínhamos, desde anos, num regime de inflação irrefreada e, teoricamente, as providências apontadas deveriam surtir efeito previsto. Vinha o meio circulante em ascensão desde 1938, quando era, ao seu têrmo, de 4.825 milhões de cruzeiros; em 1942 atingira a 8.238 e quatro anos mais tarde, em 1946, chegara a 20.494 milhões, tendo sido êste o nível mais alto atingido. Durante todo o ano de 1947 lutou o govêrno sem fazer novas emissões e procedendo mesmo a pequena redução no existente; em dezembro, tínhamos em circulação um total de 20.399 milhões. Em 12 meses haviam sido retirados do giro 95 milhões de cruzeiros. Em 1948 continuou a política no seu rumo inflexível e, ao terminar o primeiro semestre, estava o meio circulante em 20.378 milhões: haviam sido abatidos do total mais 21 milhões.

Em ano e meio de pertinaz resistência a apelos de tôda sorte a redução foi de 116 milhões de cruzeiros. Paralelamente com êste movimento, adotara o govêrno severas medidas de economia na despesa pública da União, o que era seguido de perto se não por todos, pelo menos por grande maioria dos Estados. O exercício de 1947 fôra encerrado com um pequeno "superavit" depois de algumas dezenas de anos em que o "deficit" se tornara lugar comum. Pôs ainda em prática não menos rigorosa política de crédito, dirigindo sua atuação neste particular através do Banco do Brasil, reduzindo os financiamentos, pro-

Muita gente está se despedindo de 1948 *com um gesto de alívio. Alguma coisa não funcionou muito certo na política econômica; se os preços de alguns produtos estiveram estabilizados durante algum tempo — os dos artigos de vestuário, por exemplo — os de outros continuaram subindo sem obstáculo: os dos gêneros alimentícios. A frequência das liquidações foram um sintoma das dificuldades gerais. O mercado bancário sofreu momentos bem difíceis. Será que* 1949 *nos oferecerá coisa melhor?*

O CAFE'

Teve uma subida fugaz; desceu por fôrça da C. C. P., deu margem a um "lock-out" e depois vários "cafés" mudaram de negócio.



MANTEIGA

Depois de muitos meses de preço estável a manteiga deu nova arrancada, indo de Cr$ 30,00 *às proximidades de* Cr$ 50,00 *por quilo.*

movendo a transferência, para o estabelecimento de crédito oficial, das disponibilidades dos institutos e caixas de previdência e de ação econômica, de modo a melhor assistir à sua aplicação. Era, até certo ponto, a execução de uma economia seletiva que, não obstante, ao invés de se orientar para a produção, não raro privava esta dos recursos necessários à sua ampliação, procurando eliminar um tanto precipitadamente o fomento e o apoio que os produtores sempre encontraram no Estado.

Semelhantes esforços, porém, se fixavam exclusivamene no campo da política financeira, como se a crise em que vínhamos nos debatendo fôsse uma consequência exclusiva do desenvolvimento excessivo do meio circulante e do crescimento das despesas e dos créditos, direta e indiretamente promovidos pelo Estado.

O fato é que não se operou, sequer, a estabilização do custo da vida. Não obstante a imperfeição de nossas estatísticas neste particular, a constatação real do que afirmamos está no alcance de qualquer um, pela sua experiência pessoal. Os estudos de custo da vida na cidade do Rio de Janeiro, realizados pelo Serviço de Estatística da Previdência do Trabalho, realizados na presunção de uma família média de 7 pessoas, tomando o período de 1936-39 como índice-base igual a 100, acusava um índice total de 196 em 1945, de 219 em 1946 e de 281 em 1947. No primeiro semestre do ano corrente, processou-se a seguinte evolução:

Janeiro	281
Fevereiro	283
Março	285
Abril	283
Maio	276
Junho	279

Depois do declínio havido em maio, já em junho era indiciada a nova tendência. Dos diversos grupos de despesa, três são dados como estabilizados a partir de 1947: aluguel de casa, criados, vestuário; o grupo que compreende móveis, utensílios, roupa de cama, de mesa e outras, depois de ter sido dado como em 564 em 1947, desde janeiro até junho último está mantido em 456. Já o setor de alimentação, para o qual foi encontrado um índice médio de 281 em 1947, elevou-se, vindo a ser calculado em junho na ordem de 311; combustível e luz, que em 1947 foi de 193, flutuou entre janeiro e maio de 204 a 205, descendo em junho a 187; os vestuários, que no ano passado estiveram na ordem de 409, no primeiro semestre do ano corrente desceu a 369. A sobrecarga procede, assim, do maior e crescente custo da alimentação.

Mas a estimativa habitualmente feita tem sido objeto de críticas quanto à tradução na prática dos seus resultados. A Fundação Getúlio Vargas também vem calculando sistematicamente os índices do custo da vida no Distrito Federal, partindo a sua base de 1946 e acusando para 1947 a média de 117 e, conforme sua publicação em "Conjuntura Econômica", edição de novembro, o índice para setembro foi de 118,8. Não conhecemos os cálculos feitos por um ou outro órgão, mas não custa estabelecer diferenças entre os números divulgados pelos dois. A elevação, entre 1946 e 1947, segundo o apurado pelo S. E. P. T., é de 62; conforme "Conjuntura Econômica", o acréscimo foi de 10. Entre a média de 1947 e o apurado em junho de 1948, pelo S. E. P. T., houve uma redução de 2 e, conforme os dados da "Conjuntura" processou-se um aumento de 0,2.

Já em São Paulo, a segunda aglomeração urbana do país, os trabalhos realizados pelo Departamento de Cultura da Prefeitura têm sido mais objetivos. Os mais recentes estudos ali procedidos em tôrno do custo da vida das classes operárias encontramo-lo assim resumido:

Período	Índice
1939	100
Dez. de 1945	237,9
Dez. de 1946	296,5
Dez. de 1947	330,1
Set. de 1948	375,1

A tabela seguinte mostra como o custo da vida se elevou de setembro

O CIGARRO

Não sofreu majoração em 1948, *mas em* 1949 *não escapará. Justificativa: a majoração do impôsto de consumo. A partir de janeiro, o maço de* Cr$ 1,00 *passará a* Cr$ 1,20, *sendo que* 0,56 *pertencerão ao fisco.*

O JORNAL

Até as notícias ficaram mais caras. Primeiro, as edições dominicais dos matutinos e, depois, os vespertinos em todos os dias da semana, exceto aos domingos. Trinta centavos de aumento, edição única.

de 1939 para a mesma data dos anos seguintes:

Período	Percentagem
De 1930 a 1940	5,6
De 1940 a 1941	14,5
De 1941 a 1942	16,4
De 1942 a 1943	9,7
De 1943 a 1944	33,7
De 1944 a 1945	19,1
De 1945 a 1946	18,7
De 1946 a 1947	12,5
De 1947 a 1948	14,8

O fato mais importante a observar nos números acima é, talvez, a redução progressiva das percentagens a partir de setembro de 1944 a igual mês de 1945.

Estudo semelhante efetuado junto às classes médias tornou patente os seguinte índices:

Período	Índice
1939	100
Dez. de 1945	207,7
Dez. de 1946	252,6
Dez. de 1947	284,7
Set. de 1948	312,2

O aumento percentual do custo da vida das classes médias, nos últimos anos, é exposto da seguinte maneira:

Períodos	Percentagem
De 1939 a 1940	9,4
De 1940 a 1941	10,6
De 1941 a 1942	14,4
De 1942 a 1943	9,8
De 1943 a 1944	26,2
De 1944 a 1945	15,9
De 1945 a 1946	17,3
De 1946 a 1947	13,2
De 1947 a 1948	11,1

A comparação dêstes quadros conduz à idéia de que foi menor o aumento do custo da vida para a classe média que para a operária. Não obstante assim acharem, comentaristas da imprensa bandeirante acreditam fidedignos os resultados apresentados pelo Departamento de Cultura da Prefeitura. Se compararmos os índices da classe média de São Paulo com os da classe média do Rio, encontraremos uma disparidade um tanto difícil de justificar. Não devemos esquecer, examinando tais estudos, que em alguns dêles, sobretudo nos relativos ao Distrito Federal, devem ser tomados em conta os preços oficiais das mercadorias, os quais, de um modo geral, não regulam o mercado livre.

Levando mais a fundo o seu estudo, o Departamento de Cultura de São Paulo nos informa que o acréscimo havido nos preços dos gêneros alimentícios, entre setembro de 1939 e setembro de 1948, foi de 448,1; sôbre os aluguéis, 121,8; sôbre o vestuário, 440,4; sôbre os combustíveis, 390,7; sôbre assistência médica e dentária, 390,7; sôbre cigarros e charutos, 251,0; sôbre materiais de limpeza da casa, 377,2; sôbre móveis, 379,0; sôbre transportes, 177,7; sôbre outros artigos e serviços de menor incidência, 174,7. Desde fins de dezembro do ano passado até setembro último, os víveres aumentaram 21,8%; os aluguéis se mantiveram estáveis; o vestuário sofreu uma redução de 2,2%; os combustíveis aumentaram de 0,4%; a assistência médica e dentária, de 0,8%; os cigarros e charutos estiveram estáveis; os materiais de limpeza da casa, aumentaram de 1,6%; os móveis, de 4,9%; os transportes, permaneceram no mesmo nível; o grupo que compreende diversas outras mercadorias e serviços acusou uma progressão de 5,7%.

Vê-se, através das diversas fontes citadas, como são divergentes os resultados a que chegam, conquanto, de um modo geral, concordem no aumento do custo da vida. Esta foi a realidade que cumpriu enfrentar com a majoração dos vencimentos, sem que, no entanto, semelhante majoração obedeça a um estudo de plano, capaz de determinar, dentro de cada classe social ou profissional, a diferença real que cumpria reajustar.

Se o leitor desejar uma idéia bem clara do que está acontecendo, pense numa balança de armazém, partindo de que um quilo de qualquer coisa tenha sempre mil gramas: o único fator variável, no raciocínio, é o dinheiro que paga a mercadoria: êste cresce sempre de volume, enquanto diminui proporcionalmente de valor. Na página ao lado: A partir de 1.º de janeiro teremos tarifas postais mais caras, destinando-se o aumento ao custeio do Palácio dos Correios e Telégrafos. E, lá, à direita: o táxi. Êste também aumentou. Alguns aumentos, apenas, dentre muitos.

Outros números que merecem atenção são os compilados pelo Serviço de Estatística da Produção, relativos aos preços médios de 16 gêneros de primeira necessidade no comércio varejista das capitais. No sentido nacional, é o que temos de melhor e mais completo. Partindo de 1936 como base igual a 100, acusam êles, para 1947, 393 e, no término do primeiro quadrimestre de 1948 já nos dá um índice de 438. No quadro seguinte, compilado à base dos números divulgados pelo Serviço de Estatística da Produção, temos um retrato de como evoluíram as coisas entre 1936 e abril de 1948. Note-se que são preços médios, no comércio varejista, das 25 capitais.

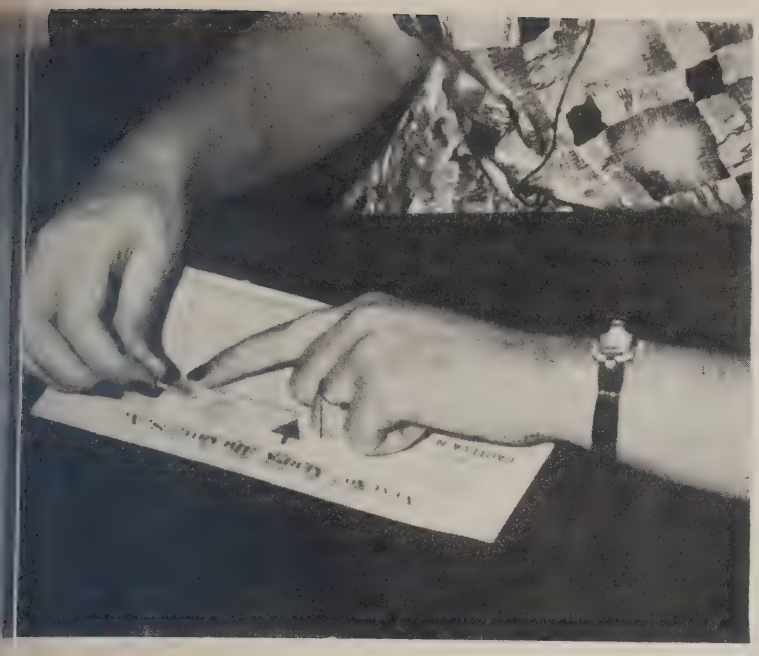
PRODUTOS	Unidade	PREÇOS						
		1936	1940	1945	1946	1947	1948	
							Jan.	Abr.
Açúcar	Kg.	1,23	1,40	3,22	4,10	4,20	4,00	4,10
Arroz	Kg.	1,27	1,22	2,98	3,30	3,50	3,80	4,30
Banha	Kg.	4,32	4,16	10,37	12,30	20,70	23,40	24,80
Batata	Kg.	1,38	1,54	5,18	6,20	6,30	4,70	5,30
Café em pó	Kg.	3,21	3,51	8,10	9,40	11,40	11,50	12,00
Carne verde	Kg.	1,70	2,14	5,27	5,90	6,80	6,70	6,70
Charque	Kg.	2,94	4,12	11,31	13,20	14,20	14,30	14,80
Farinha de mandioca	Kg.	0,58	0,62	1,84	2,00	2,10	2,20	2,60
Feijão	Kg.	0,93	1,22	2,36	2,60	3,60	4,10	5,20
Leite	Lit.	0,95	1,10	2,06	2,60	3,20	3,30	3,20
Manteiga	Kg.	7,77	10,36	25,68	27,60	32,30	35,00	35,20
Milho	Kg.	0,38	0,43	1,20	1,40	1,60	1,80	1,90
Ovos	Dz.	2,16	2,50	7,23	9,00	9,90	10,00	11,80
Pão	Kg.	1,62	1,87	3,69	5,30	6,50	6,80	8,00
Sal	Kg.	0,51	0,50	1,22	1,40	1,60	1,60	1,70
Toucinho	Kg.	3,28	3,53	7,89	9,20	12,90	13,60	14,50

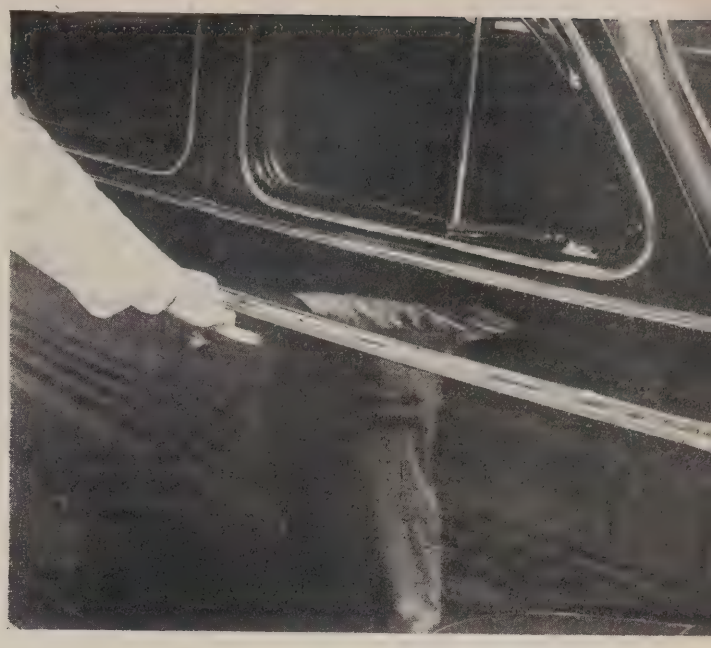
Será oportuno comparar os preços médios de 1945 — ano em que se fizeram os últimos grandes aumentos e os de 1947 e abril de 1948. De um semelhante confronto pode surgir muita elucidação.

O SALÁRIO E' PARTE DO CUSTO

O salário é parte intrínseca do custo de produção e do custo de comércio de tôdas as mercadorias. Se êle sofre um aumento, é lógico que êste aumento terá de refletir no preço por que as mercadorias produzidas venham a ser entregues ao consumidor, isto é, de um modo geral, àqueles mesmos que foram beneficiados com uma margem mais ampla de dinheiro. Esta, pelo menos, é a premissa de que se deve partir considerando que os meios de produção não foram renovados de maneira a permitir uma economia maior nos custos.

Em face do raciocínio simplista, a conclusão se oferece também muito simples: os aumentos dos preços, dentro de um espaço de tempo suficiente para o fechamento do ciclo que leva a mercadoria do produtor ao consumidor, irá fatalmente absorver o dinheiro pago a mais sob forma de salários. Ainda conforme a mesma fórmula sim-





plista conclui-se que, não obstante criando um maior movimento de dinheiro, os aumentos não chegarão a se caracterizar como um fenômeno econômico de ação longa. Permanecemos, desta maneira, no motu-contínuo: aumentam os salários, crescem os preços. Encarecida a vida, novamente ressurgem as reivindicações por salários maiores que, uma vez concedidos, dentro em breve terão sido reabsorvidos.

Qual então a solução que se oferece a fim de que se ponha um paradeiro a esta ânsia pelas alturas dos números de valores monetários? Só há uma visível: o aumento da produção por homem, reduzindo seu custo unitário por unidade de salário pago. Sem que isto tenha lugar, todo esfôrço será mero diversionismo no círculo fechado da inflação que não é apenas monetária, mas também e muito especialmente econômica.

O aumento da produção, porém, está dependendo de uma série de fatôres essenciais. O primeiro dêles é adaptação dos meios de produção para volumes mais altos; neste particular teremos que examinar as diversas experiências que nos oferecem os parques industriais das nações economicamente mais adiantadas. O elevado padrão de especialização norte-americano nem sempre será recomendável para o Brasil, de vez que as perspectivas de nossos volumes serão sensivelmente inferiores e aquêle processo só é compensador quando se torna necessário atingir séries astronômicas. De qualquer maneira teremos de enveredar por uma racionalização em grau crescente e esta exige não apenas máquinas, que podem, numa fase de vida normal, serem adquiridas facilmente, mas sobretudo mão de obra realmente capaz, cuja formação não se improvisa. Será para atender a êste particular que deveremos colhêr o mais e o melhor que pudermos nas disponibilidades de mão de obra européia desejosa de se transferir para o Novo Mundo. Devemos ter em alta conta técnicos e mestres, disseminando-os em nossas fábricas, nos nossos campos, ouvindo-lhes as sugestões e permitindo que adaptem o nosso trabalhador, de grande vivacidade e intuição, a processos mais evoluídos.

Quase sempre o imigrante daquelas qualificações tem projetos de constituir seu próprio negócio e, assim sendo, sua destinação para o trabalho assalariado é transitória; cumprido o contrato de trabalho inicial, poucos são os que cuidam de recompô-lo para um outro período igual. Vão aplicar seu esfôrço em seu próprio proveito, organizando sua emprêsa. Mas, ao acontecer isto, de um modo geral já exerceu influência naqueles que trabalharam sob suas ordens.

Um outro aspecto que não deve ser desprezado é o das relações entre empregados e empregadores, que, como dissemos de início, vêm se revelando displicentes, hostis às vêzes, quando não simplesmente frouxas. Perdeu, de um modo geral, o trabalhador, o antigo interêsse pelo melhor aproveitamento do seu tempo funcional, sentindo-se inteiramente desligado de qualquer participação no futuro da organização a que presta serviços.

Esta é, sem dúvida, uma das causas primordiais do declínio ou da estagnação da produção. Qualquer passo no sentido de corrigir semelhante anomalia, não deve ser esperado do Poder Público, a não ser que as classes produtoras desejem concorrer, elas mesmas, para uma intervenção mais larga do Estado nos seus negócios. O caminho, então, será as próprias emprêsas procurarem criar novas e sólidas bases para as suas relações com os homens e mulheres a seu serviço.

Na França, certamente sob o império das mesmas circunstâncias, o General De Gaulle acredita ter encontrado uma fórmula para substituir o regime do salariado, transformando isto um dos motivos primordiais de sua campanha política. Declarando perempto o regime do assalariado, levanta o líder do R. P. F. a bandeira da "associação", que segundo suas expressões, "coloca no mesmo plano de dignidade todos os que contribuem para a obra econômica comum". Permitirá "que o engenheiro, o técnico, o operário, o empregado de tôdas as categorias, sejam societários, colocando o patrão, aos olhos do seu pessoal, não como o homem que paga, mas como o chefe cujo valor, independência, autoridade, são necessários para a vantagem comum". Trata-se de uma experiência que não é de todo nova, de vez que iremos encontrar suas raízes em velhas fórmulas de trabalho que, por seu turno, foram sucessivamente batidas até que atingíssemos o estágio do salário e da subordinação do empregado ao patrão, dissociados um do outro do interêsse mútuo da emprêsa.

Entre nós, a tentativa que se faz neste sentido é a da participação dos trabalhadores no lucro das emprêsas, a respeito do que há projeto, desde largo tempo, no Congresso. Mas, transformado que seja êste em lei, a providência vem inquinada do grave perigo de, sendo a participação compulsória, criar o problema da consequente participação do empregado na direção, quando não simplesmente na fiscalização dos negócios o que, se não fôr de todo uma farsa, acabará agravando os choques já existentes.

E' verdade que estão se registrando providências isoladas, circunscritas aos limites de corporações mais progressistas e mais confiantes na racionalização e modernização dos métodos do trabalho. Há alguma coisa de prático feita no campo do serviço social, mas neste último caso, de envolta sempre com sutis intenções políticas e com uma larga propaganda da mão que dá à outra que recebe. O sentido da coisa dada vai, cada dia mais, assumindo feição de caridade, o que é tão perigoso quanto o de obrigação ou compulsoriedade. Mais frutuoso seria se o serviço social se estendesse aos gabinetes de direção das próprias emprêsas, fazendo-lhes compreender da importância de um tratamento mais econômico e mais social dos seus servidores, como medida essencial à paz do trabalho e em defesa do próprio regime, visando-se por êsse meio, inclusive a própria liberdade do mercado de trabalho.

Os simples aumentos já não corrigem ou se sobrepõem aos fermentos existentes. Êstes persistem sôbre tudo, revelando-se na inquietação que domina as classes trabalhadoras.

A IMPOSSIBILIDADE DO GOVÊRNO

Mas além da influência dos salários nos custos, há também a influência dos impostos, taxas e outras obrigações de caráter fiscal. Precisando de ampliar sua receita e sem querer se aventurar a uma reforma também de racionalização e simplificação do seu aparelho arrecadador, perde o govêrno a autoridade para nos momentos devidos exercer influência contra o mais alto custo da vida.

O exemplo sugerido pela esfera federal encontra sempre clima favorável nos Estados e Municípios, para reajustarem suas receitas, a fim de poderem fazer face aos encargos crescentes de suas despesas. O aumento dos servidores públicos, em tôdas as esferas, veio agravar tais despesas, além do que cada ano vêm elas aumentando em função das utilidades e serviços que devem habitualmente consumir. Genericamente, não tem aumentado o volume dos serviços realizados, ou do material adquirido; mas apenas os seus preços são mais altos.

A fim de diminuir as probabilidades de "deficits", os orçamentos para 1949 foram votados com acréscimos em impostos que incidem sôbre o consumidor. Como é natural, êles irão diretamente ser sobrecarregados nos custos, acrescendo a margem aos aumentos dos preços.

Até o momento não se dispõe de uma estimativa do montante, em cruzeiros, dos aumentos havidos nos vencimentos dos serviços públicos, civis e militares; mas, para que fôssem pagas as diferenças, de vez que os aumentos foram votados e aprovados com caráter retroativo, foi necessário que se recorresse a uma emissão, valendo-se dos canais da Carteira de Redescontos. Uma colossal massa de dinheiro foi despejada no comércio, entre novembro e dezembro corrente, através de funcionários públicos, de autarquias e de serviços privados, precisamente na época do ano em que maiores são as despesas individuais. E' possível que o comércio nunca tenha feito tão bons negócios e é quase certo que nenhuma probabilidade de economia doméstica tenha restado.

Sôbre o influxo desta massa de dinheiro, em consequência direta ou indireta dela, foram prontamente registrados aumentos em vários gêneros de primeira necessidade, para não falarmos nos artigos supérfluos ou mesmo de luxo. Há quem acredite que o govêrno, ao pagar em massa tais diferenças, o tenha feito na expectativa de que entrando prontamente em giro, dentro de poucos meses a parcela recentemente emitida retorne à sua origem, isto é, a Caixa de Amortização. Não devemos porém confiar demais na eficiência do raciocínio, bastando lembrar que não só a velocidade da circulação se faz lenta, bem como todos os bilhões lançados nos anos da ditadura, o foram através do mesmo caminho, acontecendo a êles o que aconteceu às pombas do poeta: não valtaram mais, a não ser aquêles escassos 116 milhões, no curso de 18 meses de compressão anti-inflacionária.

PERSPECTIVAS DE 1949

Assim terminamos o ano da graça de 1948. As verdadeiras consequências de tudo quanto se praticou nestes últimos meses, somente iremos conhecer-lhes a extensão no ano próximo. Conseguirá o govêrno pôr freio à desanda da roda inflacionária outra vez? Divulgou um vespertino que cêrca de 60 por cento das classes profissionais estão pleiteando, através dos órgãos específicos da justiça do trabalho, o reajustamento de suas receitas.

O aumento de grupos ponderáveis dos trabalhadores e dos servidores públicos, veio tornar mais angustiosa a situação dos outros que não foram aumentados, de vez que a influência de um aumento de vencimentos a um grupo ou a alguns grupos, atinge da maneira mais total aos preços, que não se distinguem por grupos, mas universalmente.

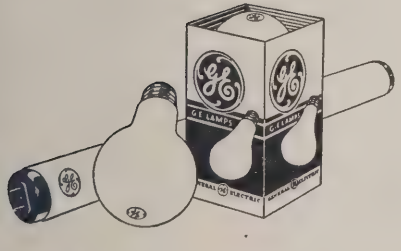
Nas outras consequências mais pesadas deverão vir sôbre nós, tal como as oriundas da pressão exercida sôbre o comércio exterior, agente, por seu turno, de parte do desinterêsse pelo aumento da produção. O desenvolvimento de algumas indústrias sofrerá duro choque com os aumentos de impostos, não sendo de estranhar que êstes venham a insinuar a possibilidade de transferências de região.

Nestas condições, vamos para 1949 sem esperanças de que no seu curso as coisas venham a melhorar sensivelmente. Dar-nos-emos por muito satisfeitos caso elas não se agravem mais ainda.

BYINGTON & Cº
ENGENHEIROS — ELETRICISTAS — HIDRÁULICOS
MECÂNICOS E FABRICANTES
Rua 15 de Novembro, 451 - 1.º andar — Caixa Postal, 290 — Fone, 616
CURITIBA — PARANÁ

Símbolo de Excelência

EM TODO O MUNDO... EM TODOS OS LARES



O petróleo... ouro negro... é uma herança preciosa... um bem de incálculavel valor para a humanidade.

Da perfuração inicial, através de todas as fases de transporte e da refinação, até a bomba que abastece o seu automóvel, equipamentos General Electric desempenham um papel vital na indústria petrolífera... cooperam ativamente na produção do petróleo e na conservação das reservas petrolíferas em todo o mundo. Onde quer que a energia elétrica sirva a humanidade, V. encontrará a poderosa influência das pesquizas, da engenharia e da capacidade produtora da General Electric.

OUÇA: *FESTIVAIS G. E., todas as 4.as feiras ás 20:30 hs. na Radio Nacional e REPTO AOS ENCICLOPÉDICOS, todas as 3.as feiras ás 20:30 hs. na Radio Cultura de São Paulo.*

GENERAL ELECTRIC

A-8-12-8.323

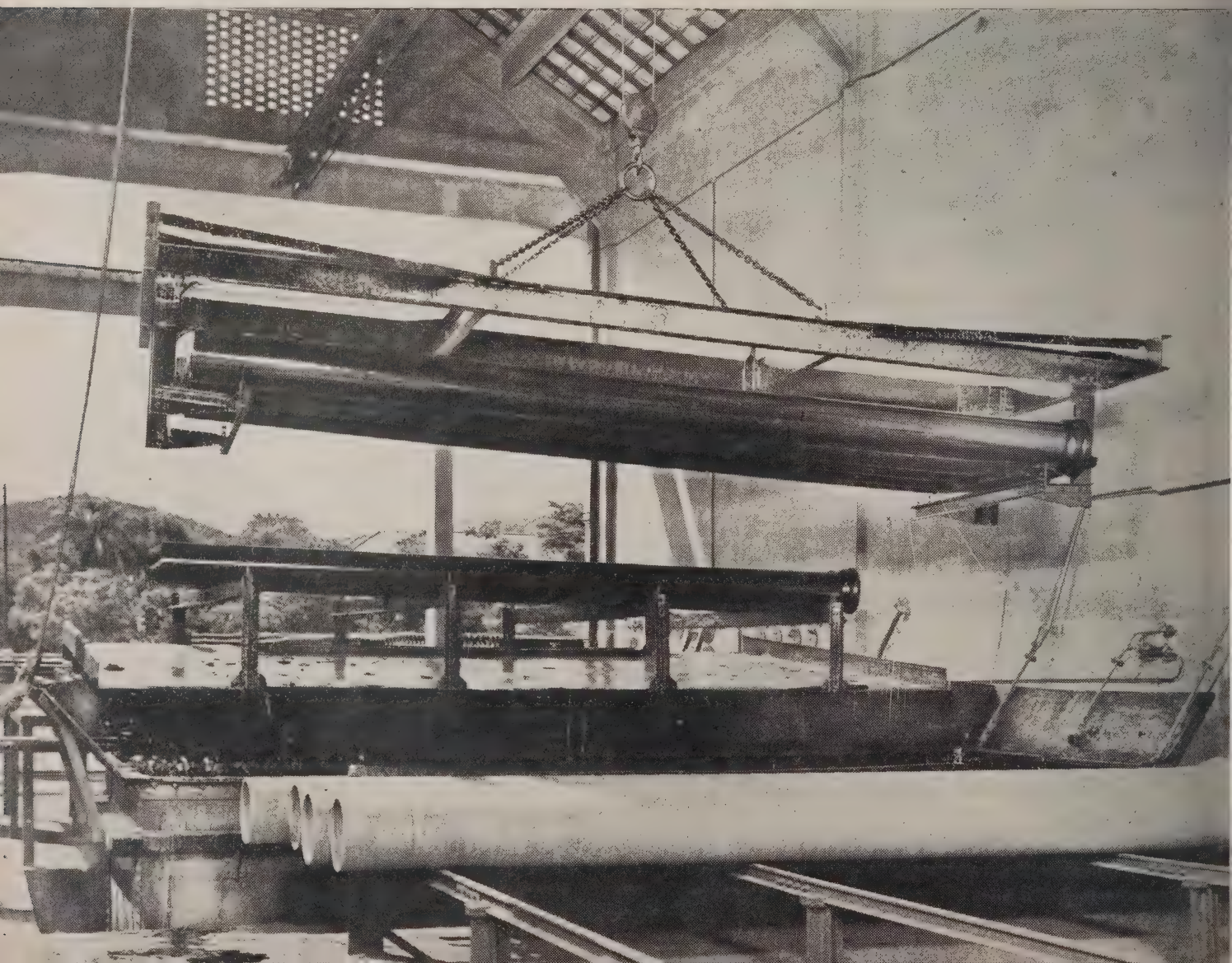
Reportagem

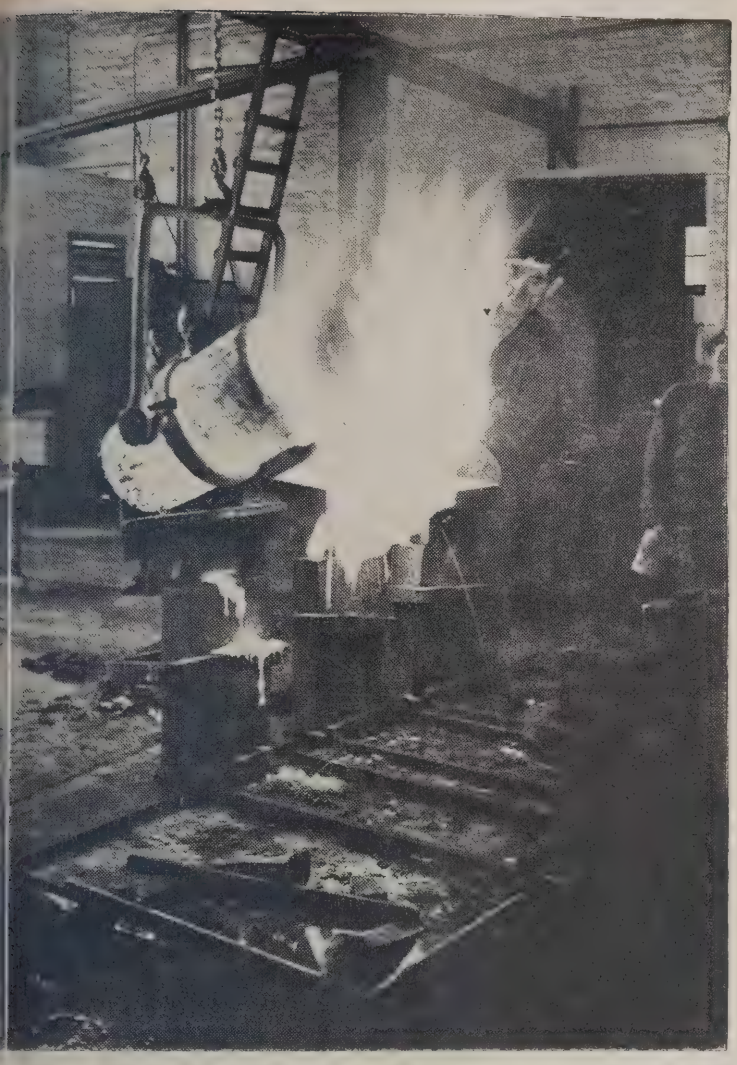
Aspectos do Desenvolvimento Industrial do Brasil

A VERDADE está a indicar que um dos poucos benefícios que a primeira grande guerra trouxe ao Brasil consistiu na aceleração do ritmo em que se vinham instalando fábricas e oficinas. A industrialização, começada em fins do século passado, ativou-se, naquele instante, com as restrições impostas à livre entrada no país de produtos acabados de procedência estrangeira. Em 1907, possuía o Brasil pouco mais de 3 mil fábricas, com capital muito inferior a 700 milhões de cruzeiros e ocupando pouco mais de 150 mil operários. Já em 1920, dispunha o país de mais de 13 mil fábricas, com quase 2 biliões de cruzeiros de capital e ocupando quase 300 mil operários.

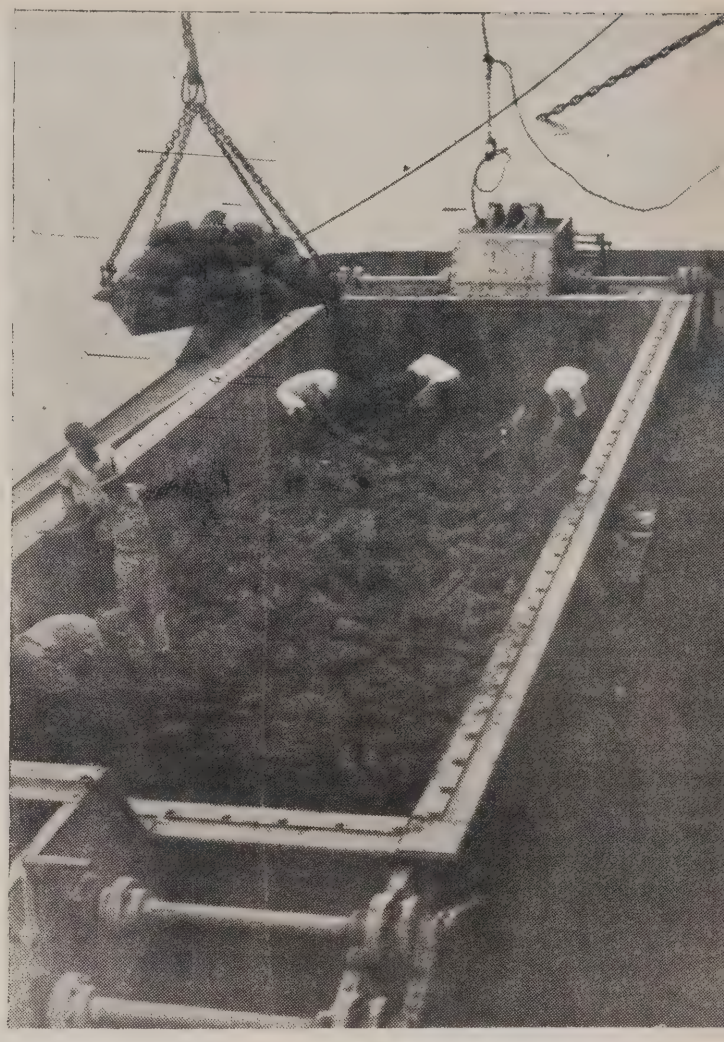
E' bem verdade que, cessado o conflito, o reajustamento do comércio internacional a têrmos de paz obrigou muitas fábricas a cerrar suas portas, pelo caráter marcadamente anti-econômico impresso à sua produção, mesmo cercada da barragem alfandegária. Mas os fatos mostram que um largo passo havia sido dado no caminho da industrialização. A nova corrida armamentista, iniciada muitos anos antes da irrupção da segunda grande guerra mundial, abriu, por ou-

Tubos de ferro, pretos ou galvanizados. Eis um elemento de grande influência na importação nacional de material siderúrgico. A indústria brasileira vai galgando posição aos poucos, neste setor.





Vinte e cinco usinas produzem aço no Brasil. O ferro é alcançado por um número maior de produtores, sendo notável o aumento de produção.



Ferro gusa para a exportação. Obtendo preço razoável no estrangeiro, notadamente na Argentina, o ferro brasileiro começa a viajar.

tro lado, largas perspectivas à economia do país.

A busca desenfreada de matérias primas estratégicas se verificou ao mesmo tempo em que as indústrias manufatureiras de países tradicionalmente industriais restringiam suas exportações para se dedicar à produção de artigos bélicos ou que influíssem no aparelhamento eficiente da guerra. O eixo da produção brasileira, que até então repousava nos gêneros alimentícios, começou então a adensar-se na direção das matérias primas e dos produtos industriais. O último recenseamento geral, levado a têrmo em 1940, isto é, um ano depois da irrupção da guerra e antes de estar o Brasil legalmente envolvido no conflito, evidenciou a absoluta preponderância do valor da produção industrial brasileira sôbre o valor da produção agropecuária declarada.

ASPECTOS GERAIS DA INDÚSTRIA

Os elementos numéricos apurados pelo censo acima referido reportam-se ao ano civil de 1939, o que lhes dá maior significação como base de estudos sôbre a influência da guerra no comportamento da economia nacional. Então, o valor da produção industrial montava a quase 17 e meio biliões de cruzeiros, e o da produção agrícola, extrativa, animal e de origem animal, reunidas, a menos de 8 biliões. A participação do valor da produção industrial sôbre o total era, por conseguinte, de quase 69%.

Como se isto não bastasse, verificou-se, naquela ocasião, que o valor da produção agropecuária brasileira era, em medida insignificante, superior ao valor da transformação industrial, valor que resulta da diferença entre as cifras da produção e as do consumo de matérias primas, combustíveis, lubrificantes e energia elétrica. Ainda de acôrdo com os elementos fornecidos pelo censo de 1940, havia no Brasil, àquela época, cêrca de 40.000 emprêsas que se dedicavam à exploração industrial através de quase 49.500 estabelecimentos.

O capital realizado por essas emprêsas ultrapassava a casa dos 7 biliões e 273 milhões de cruzeiros, ao tempo em que o capital aplicado superava a de 18 biliões e 33 milhões. O pessoal ocupado nas indústrias quase alcançava o total de 961 mil, sendo que os operários somavam mais de 781 mil. Excluindo a potência disponível dos motores primários das indústrias de produção e distribuição de eletricidade, a dos demais grupos industriais acercava-se do montante de 1 milhão e 206 mil cavalos vapor.

As contingências da segunda grande guerra criaram condições propícias ao desenvolvimento industrial do país,

muito embora, em certo sentido, tenham dificultado a modernização e a renovação da maquinaria empregada. Estimativas merecedoras de crédito, no entanto, apresentam como da ordem de 77%, em 1945, em relação às cifras do censo de 1940, o aumento dos capitais aplicados na indústria, e como de 145%, em relação ao biênio 1935-36, o aumento do volume físico da produção industrial de 1944.

Por outro lado, admite-se, em princípio, que a produção da indústria nacional já satisfaz a cêrca de 90 por cento do consumo aparente do país, muito embora em alguns setores, especialmente nos de bens de produção, a oferta interna se situe abaixo da procura efetiva. No setor dos produtos químicos, por exemplo, calcula-se que a produção nativa apenas atende a 87 por cento do consumo nacional; em referência a papel e derivados, a 86 por cento; em referência aos produtos metalúrgicos, a 68 por cento; e em relação às máquinas e equipamentos, inclusive material rodante, a tão somente 32 por cento.

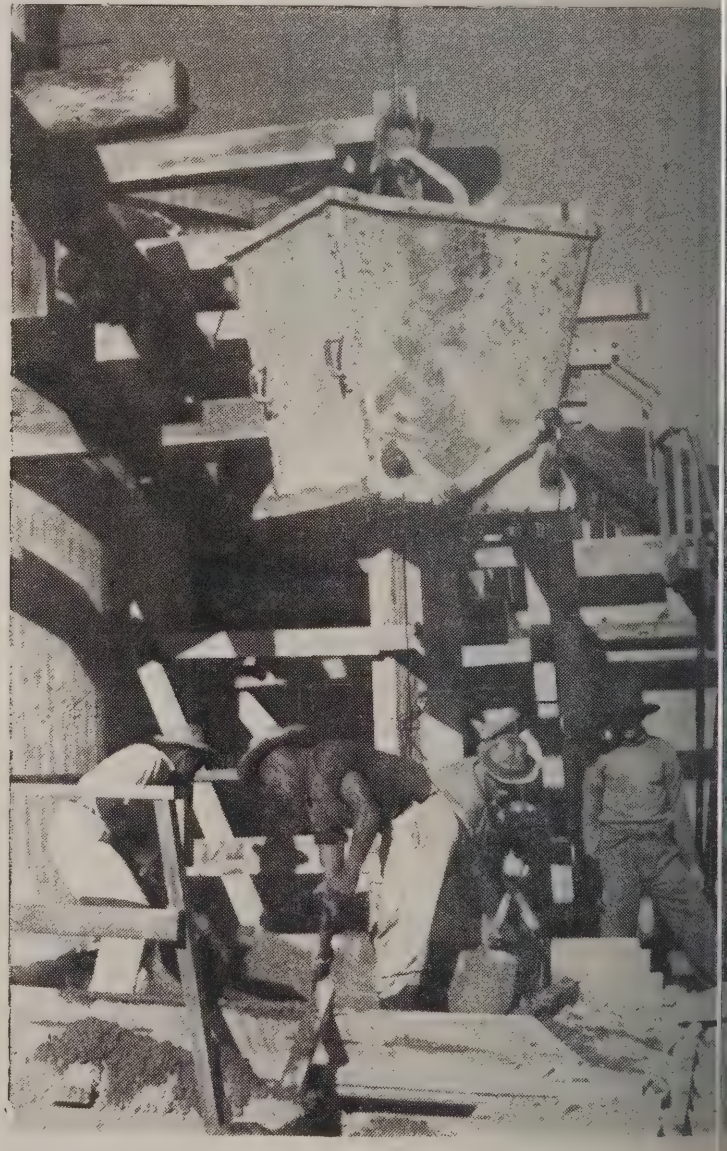
Êste desequilíbrio abre amplas possibilidades de desenvolvimento a muitas dessas indústrias, já agora contando com cooperação eficiente da Usina de Volta Redonda, cujas atividades, iniciadas em escala modesta no segundo semestre de 1946, prometem cobrir, dentro de curto prazo, as necessidades internas de aplicação dos produtos siderúrgicos.

PRODUTOS SIDERÚRGICOS

Para se ter uma idéia do crescimento da produção siderúrgica brasileira, nos últimos anos, e especialmente da influência sôbre ela exercida pela Usina de Volta Redonda, basta lembrar que, em 1915, a produção de ferro gusa apenas alcançava 3.259 toneladas no valor de menos de 750 mil cruzeiros. Naquela época apenas estava em funcionamento a Usina Queiroz Júnior Ltda., em Minas Gerais, cuja maior produção foi atingida, enquanto trabalhava sozinha no país, em 1920, ano em que registrou mais de 14 mil toneladas, no valor de 3 milhões e 233 mil cruzeiros. Em 1921, entrou em atividade a Cia. Siderúrgica Belgo-Mineira S. A., em Minas Gerais, e

A produção de carvão nacional está caindo. Nos primeiros nove meses dêste ano somou apenas 1.480.000 toneladas. No ano passado, em igual período, mais carvão havia sido retirado das minas do sul.

E' cada vez maior a fome nacional de cimento. A produção nacional cresce, como a importação, mas nada chega para as novas obras em todo o país, a exemplo desta cena apanhada na nova barragem da Light.



em 1922 a Metalúrgica Ribeirão Prêto, em São Paulo.

Esta última emprêsa apenas trabalhou dois anos, em 1922 e em 1923. Em 1923 iniciou a fabricação de gusa a Cia. Metalúrgica Magna-Vaca, em M. Gerais, e em 1925 a Purin e Cia. Caêté, também em Minas Gerais. Em 1925, tôda a produção brasileira de ferro-gusa somava 30 mil toneladas, no valor de menos de 7 milhões de cruzeiros. Dez anos depois, em 1935, alcançava apenas 64 mil toneladas, no valor de 15 milhões. De 1936 a 1945, a fabricação de ferro-gusa, no Brasil, teve o seguinte comportamento, no que diz respeito à quantidade em toneladas:

1936	78.419
1937	98.101
1938	122.352
1939	160.016
1940	185.570
1941	208.795
1942	213.811
1943	248.376
1944	292.169
1945	259.909

Enquanto isso, o valor crescia de quase 24 milhões de cruzeiros, em 1936, a mais de 209 milhões, em 1945. Tendo iniciado suas atividades no segundo semestre de 1946, a Cia. Siderúrgica Nacional, de Volta Redonda, conseguiu produzir ainda em aquêle ano quase 96 mil toneladas de ferro-gusa, no valor de mais de 86 milhões de cruzeiros. Em consequência, o total da produção brasileira se elevou a quase 371 mil toneladas, no valor de 306 milhões de cruzeiros. Já em 1947, esta produção acercou-se de 481 mil toneladas, valendo quase 430 milhões de cruzeiros.

A participação da Usina de Volta Redonda nos resultados acima apontados e relativos a 1947 foi das mais significativas. Naquele ano, conseguiu atirar ao mercado quase 176 mil toneladas, no valor de quase 173 milhões de cruzeiros, equivalendo sua produção a mais de um têrço do quantitativo de tôdas as usinas siderúrgicas nacionais. No curso de 1948, em foco os dados relativos aos nove primeiros meses do ano, a produção de ferro-gusa do Brasil já alcançava 380 mil toneladas, no valor de 406 milhões de cruzeiros.

No que diz respeito ao aço, a produção brasileira apenas alcançava, em 1924, 4.492 toneladas, valendo pouco mais de 2 milhões de cruzeiros. Tôda essa produção cabia à antiga Cia. Eletro-Metalúrgica, de São Paulo. Em 1928, já a produção nacional se elevava a 21.390 toneladas, no valor de quase 12 milhões de cruzeiros; em 1932, alcançava 34.192 toneladas, no valor de quase 16 milhões de cruzei-

Papel, cada vez mais desejado e cada vez mais produzido. Grande passo deu a indústria neste campo.

Florescente indústria nacional é a de pneumáticos...

... e sua companheira inseparável — artefatos de borracha.

ros; em 1935, chegava a 64.231 toneladas, no valor de mais de 45 milhões de cruzeiros. De 1936 a 1945, foi o seguinte o comportamento da produção brasileira de aço, em toneladas:

1936	73.667
1937	76.430
1938	92.420
1939	114.095
1940	141.201
1941	155.357
1942	160.139
1943	185.621
1944	221.188
1945	205.935

Enquanto isso, o valor crescia de 45 milhões de cruzeiros, em 1936, a mais de 359 milhões, em 1945. Em 1946, a produção brasileira de aço atingiu mais de 342 mil toneladas, valendo quase 674 milhões de cruzeiros. Essa brusca elevação foi devida à Usina de Volta Redonda, que lançou ao mercado, naquele ano, mais de 85 mil toneladas de aço, no valor de 196 milhões de cruzeiros. No ano seguinte, isto é, em 1947, essa participação foi ainda mais decisiva.

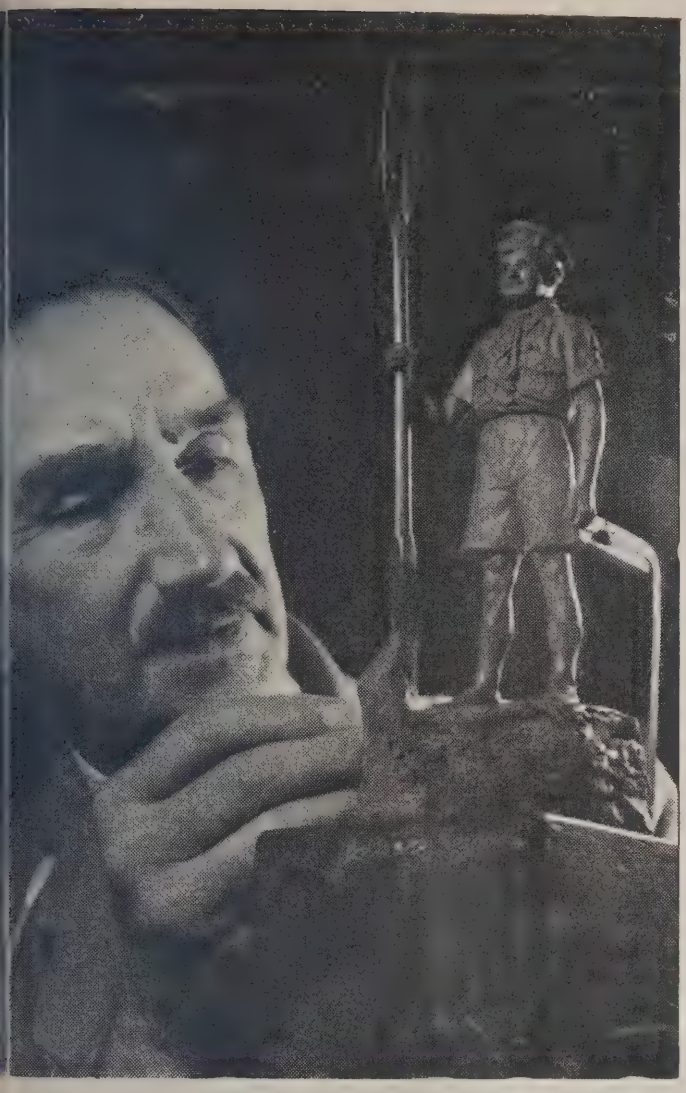
Nesse ano, a produção nacional de aço foi de 387 mil toneladas, no valor de mais de 781 milhões de cruzeiros, para a qual contribuiu Volta Redonda com cêrca de 145 mil toneladas, no valor de 333 milhões de cruzeiros. Já de janeiro a setembro de 1948, o total da produção do Brasil se elevou a 340 toneladas no valor de 700 milhões de cruzeiros.

Em referência ao ferro laminado, a produção brasileira tem crescido de maneira mais rápida. Em 1925, a quantidade produzida era de tão somente 283 toneladas, no valor de 226 mil cruzeiros. Já no ano seguinte, em 1926, alcançava 16 mil toneladas, valendo quase 13 milhões de cruzeiros. De 1936 a 1945, foi o seguinte o comportamento da produção brasileira de laminados, em toneladas:

1936	62.946
1937	71.419
1938	85.666
1939	100.996
1940	135.293
1941	149.928
1942	155.063
1943	157.620
1944	166.534
1945	165.805

Enquanto isso, o valor crescia de 61 milhões de cruzeiros, em 1936, a mais de 416 milhões, em 1945. Em 1946, a produção brasileira de ferro laminado alcançou 230.229 toneladas, no valor de quase 527 milhões de cruzeiros. Deve-se o aumento à contribuição da Usina de Volta Redonda, que produziu, naquele ano, mais de 12.500 toneladas, e ao fato de a Cia. Belgo-Mineira haver oferecido ao mercado mais de 20 mil toneladas do que no ano anterior.

Já em 1947, contudo, Volta Redonda conseguiu produzir quase 90 mil toneladas de ferro laminado, dentro de um total de quase 297 mil, que foi apurado para o Brasil. A produção na-



A indústria de objetos de prata...

... progride e alcança índices notáveis.

cional dêsse produto foi estimada em mais de 729 milhões de cruzeiros. De janeiro a setembro do ano que está a findar, a produção brasileira de laminados ia a 263 toneladas, no valor de 807 milhões de cruzeiros.

OUTRAS INDÚSTRIAS BÁSICAS

Ainda no setor das indústrias básicas, há a registrar o auspicioso desenvolvimento da produção de carvão de pedra, em consequência da queda das importações de combustíveis sólidos durante a última guerra. Em 1924, o carvão de pedra produzido no Brasil provinha das minas de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, montando a tão somente 369 mil toneladas. Já em 1930, alcançava 336 mil, iniciando-se naquele ano as explorações no Paraná.

A partir de 1936, contudo, o crescimento da produção se fêz em ritmo vertiginoso, tendo alcançado seu ápice em 1943, conforme se pode verificar da leitura dessa série, na qual os dados estão expressos em toneladas:

1936	662.196
1937	762.789
1938	907.224
1939	1.046.975
1940	1.336.301
1941	1.408.079
1942	1.774.651
1943	2.078.256
1944	1.908.453
1945	2.072.881
1946	1.896.883

Também em 1947, a produção nacional de carvão mineral não conseguiu alcançar o volume verificado em 1943, pois foi de cêrca de 1.998.896 toneladas, no valor de mais de 274 milhões de cruzeiros. De janeiro a setembro do ano que está a findar, já haviam sido extraídas nas minas de carvão do sul do país cêrca de ..... 1.461.250 toneladas, no valor de 201 milhões de cruzeiros.

Outra indústria básica que vem obtendo progresso animador é a de cimento, artigo êsse cuja produção nativa não chega a atender, ainda hoje, às necessidades do consumo interno. Em 1926, a produção brasileira de cimento apenas atingia, quanto ao volume, 13 toneladas, e, quanto ao valor, menos de 2 milhões de cruzeiros. Já em 1931, ia a mais de 167 mil toneladas, valendo muito mais de 28 milhões de cruzeiros. A partir de 1936, foi o seguinte o comportamento da produção de cimento, dados expressos em toneladas:

1936	485.064
1938	617.896
1940	744.673
1942	752.833
1944	809.908
1946	826.382

Em referência a 1947, o volume da produção de cimento se expressou em quase 914 mil toneladas, valendo mais de 424 milhões de cruzeiros; enquanto nos nove primeiros meses de 1948 atingiu 808 mil toneladas, no valor de 445 milhões de cruzeiros.

INDÚSTRIA EXTRATIVA MINERAL

O adensamento do eixo da produção brasileira, no sentido das matérias primas, encontrou na indústria extrativa mineral campo de amplas realizações. A produção de arsênico, por exemplo, que havia sido de 100 quilogramas, em 1917, em plena primeira guerra mundial, alcançou quase 1.172 toneladas, no terceiro ano da segunda guerra, isto é, em 1941. De 1936 para cá, o crescimento do volume de arsênico produzido pelas minas brasileira se fêz nos seguintes têrmos, os dados expressos em quilogramas:

1936	731.806
1938	519.903
1940	1.087.863
1942	899.630
1944	839.866
1946	829.090

Em 1947, verificou-se novo incremento da produção nativa, sendo conseguidas 1.001 toneladas de arsênico, no valor de 4 milhões de cruzeiros. De janeiro a setembro de 1948, a produção foi de 722 toneladas, no valor de quase 3 milhões de cruzeiros. De manganês, produzimos em 1946 mais de 172 mil toneladas, no valor de quase 13 milhões de cruzeiros, enquanto em 1937 havíamos produzido mais de 262 mil toneladas, no valor de 26 milhões de cruzeiros, sendo êste o único dos produtos extrativos minerais investigados pela estatística e de ampla aceitação nos mercados do exterior que não acusa elevação do volume auferido. Os demais são o ouro e a prata, cuja produção se encontra praticamente estabilizada.

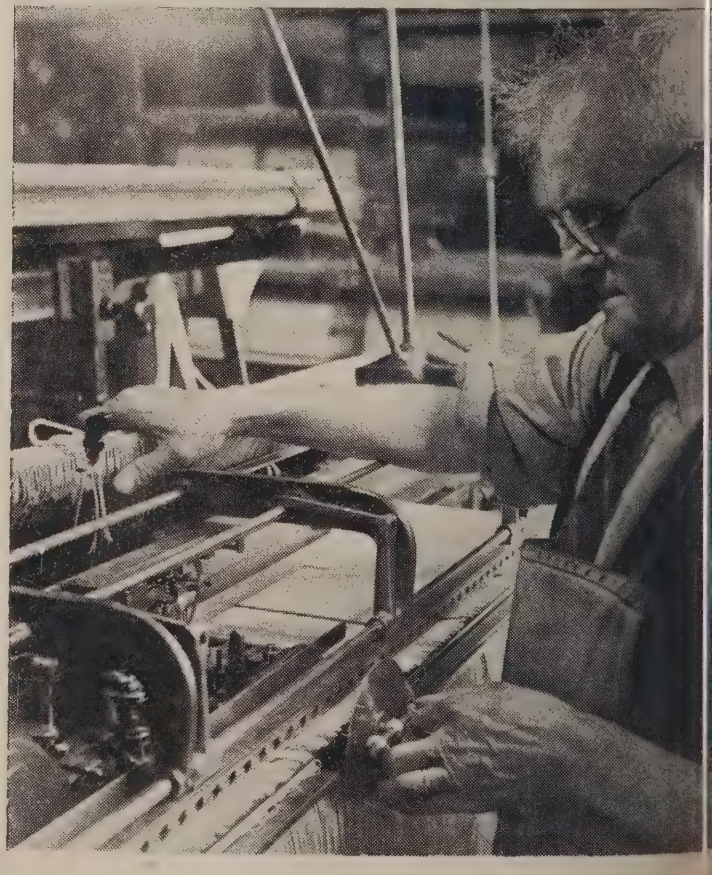
De ouro, extraímos das minas, em 1930, 4 toneladas e quase 189 quilogramas; em 1946, 4 toneladas e mais de 370 quilogramas; em 1947, 4 tons. e mais de 216 quilogramas; e de janeiro a setembro de 1948, 3 toneladas e 51 quilogramas. De prata, em 1934, 697.998 gramas; em 1946, 683.285 gramas; em 1947, 631.190 gramas; e de janeiro a setembro de 1948, 560.273 gramas.

Enquanto isso, a produção de mármore cresceu de 14.870 toneladas, em 1937, a 26.738 toneladas, em 1946. O valor da produção auferida naquele ano foi de quase 2 milhões de cruzeiros, enquanto em 1946 superou a casa dos 11 milhões. Em relação à mica, o crescimento do volume se fêz de 606 toneladas, em 1937, para 1.640 toneladas, em 1946, variando o valor de menos de 11 milhões de toneladas, naquele ano, para mais de 18 milhões, em 1946. Evolução mais modesta se verificou com o minério de ferro, por motivos ligados às contingências do comércio internacional e do aparelhamento técnico das minas. Em 1939, a produção de minério de ferro foi da ordem de 533 mil toneladas, no valor de menos de 9 milhões de cruzeiros; em 1946, quase alcançou 583 mil toneladas, valendo mais de 19 milhões.

OUTRAS INDÚSTRIAS EXTRATIVAS

No campo da produção extrativa vegetal, a procura se fêz na direção dos óleos e das fibras. Em 1937, a produção de babaçu foi de menos de 30 mil toneladas; em 1945, alcançou 72 mil, descendo para 52 mil, em 1946. A produção de caroá, em 1937, foi de 227 toneladas; em 1945 atingiu mais de 8 mil e em 1946 mais de 9 mil. Em 1937, a produção de castanhas do Pará foi de 23 mil toneladas; em 1946, acercou-se de 24 mil. Em 1937, a produção de cêra de carnaúba foi de me-

Juta e tecidos. Progredimos nestes campos.



A mica (em baixo) e o quartzo (em cima), têm sido indústrias extrativas de eventual repercussão na economia nacional. Produzidos os minérios em condições primitivas, com o fracasso da tentativa de mecanização de seu garimpo pelo desinterêsse americano em face do fim da segunda grande guerra, agora parece voltar-lhes a vida, soprada pelos mercados externos. E' possível que então aproveitemos a dura lição do passado.

nos de 11 mil toneladas; em 1946, apesar de tôda a crise quase alcançou 12 mil.

Apenas 3 toneladas de cêra de licuri foram produzidas em 1937; em 1946 atingiu quase 1.100 toneladas. Em 1938, a produção de coquilhos de lucuri foi de 3.300 toneladas; em 1946, de mais de 3.700. Em 1937, a produção de guaraná atingiu 128 toneladas; em 1946, 134. Em 1937, a produção de oticica foi de 6 mil toneladas; em 1945, subiu para 36 mil toneladas, descendo, em 1946, para 32 mil. No campo da indústria extrativa vegetal, apenas a erva-mate vem apresentando volume cada vez menor, do grupo de produtos importantes.

Em referência à borracha, curioso é verificar o comportamento da produção, no espaço de tempo compreendido entre 1937 e 1947. Os dados a seguir estão expressos em toneladas:

1937	18.470
1938	16.810
1939	16.430
1940	18.284
1941	17.120
1942	22.366
1943	23.436
1944	29.761
1945	35.084
1946	31.560
1947	32.931

Os dados referentes a 47 constitui estimativa elaborada pela Comissão Executiva de Defesa da Borracha, que

também atribui à produção de janeiro a setembro de 1948 o quantitativo de 25 mil toneladas. Por outro lado, êste órgão divulga elementos deveras importantes no que diz respeito ao consumo interno de héveas. Em 1939, o consumo interno havia sido de pouco mais de 3 mil toneladas; em 1947, alcançou 15.371 toneladas (pêso sêco).

ARTEFATOS DE BORRACHA

O desenvolvimento da indústria de artefatos de borracha, no Brasil, tem sido, em verdade, auspicioso. No que se refere aos pneumáticos, verificou-se um aumento de 280 por cento, em 1947, em relação aos quantitativos conseguidos em 1940. Em relação a câmaras de ar, em foco a situação de 1940 e 1947, o aumento foi de 275 por cento. Por sua vez, o aumento do valor dêsses artefatos se fêz na base de 730 por cento. De 1940 aos primeiros meses de 1948, a produção de pneumáticos, no Brasil, foi a seguinte, em unidades:

1940	236.189
1941	441.528
1942	443.585
1943	459.271
1944	490.594
1945	571.505
1946	708.816
1947	897.720
1948 (I-IX)	743.423

Dos pneumáticos produzidos êste ano, 378.299 eram para automóveis de passeio e motocicletas, e 365.124 para caminhões, máquinas e tratores. No que diz respeito às câmaras de ar, a produção nacional evoluiu da seguinte maneira, os dados expressos em unidades:

1940	186.576
1941	388.729
1942	286.025
1943	279.464
1944	374.813
1945	416.579
1946	573.046
1947	699.053
1948 (I-IX)	544.160

Em 1940, o valor da produção de pneumáticos e de câmaras de ar alcançou pouco mais de 86 milhões de cruzeiros; em 1947, foi a quase 739 milhões, e nos primeiros nove meses de 1948 a mais de 434 milhões. Um exame sumário da situação da indústria de artefatos de borracha irá demonstrar, do mesmo modo, que, enquanto o preço da matéria prima elevou-se, de 1939 a 1948, em 239 por cento, o de pneumáticos de passeio cresceu em 25 por cento, o de pneumáticos de carga em 30 por cento e o de câmaras de ar apenas em 10 por cento.

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE ALGUNS ÓLEOS VEGETAIS — 1947

TABELA I

PRODUTOS	QUANTIDADE (Kg)	VALOR (Cr$)
Amendoim	9.562.154	113.640.678
Andiroba	2.334.479	1.189.856
Cabriuva	469	37.560
Caroço de algodão	62.389.359	287.071.992
Castanha de caju	774.891	2.315.246
Castanha do Pará	63.334	481.181
Côco babaçu	19.739.366	163.555.805
Côcos diversos (1)	753.875	5.149.425
Côco da praia (2)	1.446.477	12.891.831
Copaiba	33.448	49.615
Dendê	845.890	3.928.285
Eucalipto	9.795	846.223
Feijão sopa	126.456	1.586.439
Geranium	37	57.564
Gergelim	1.775.697	23.865.101
Girassol	13.527	189.378
Hortelã pimenta	125.230	22.049.623
Jabotí	168	924
Laranja	68.298	2.878.578
Lemongrass (ervacidreira)	3.259	179.245
Lima	66	13.200
Limão	9.450	711.327
Linhaça	4.801.685	46.953.366
Macaúba	259.797	949.417
Mamona	10.388.495	101.410.854
Manteiga de Cacau	3.542.361	64.522.358
Milho	1.479.253	2.419.215
Murumuru	415.770	1.870.527
Nozes do Iquape	27.719	147.305
Oiticica	5.451.570	43.115.699
Ouricuri	572.614	5.490.380
Patchuli	99	78.880
Patauá	8.013	141.440
Pau-rosa	193.496	16.593.051
Praca	3.402	20.972
Sassafraz	226.468	3.779.308
Tucum	40.040	240.240
Tungue	203.639	2.580.594
Ucuuba	765.572	4.479.798
Vetiver	1.224	734.160

FONTE — Serviço de Estatística da produção.

(1) Produção não discriminada do óleo dos côcos babaçu, côco da praia palmiste e ouricuri.

(2) Registra-se no Rio Grande do Sul, uma produção de 4 766 Kg. de ouricuri e côco da praia no valor de Cr$ 52.426,00

INDÚSTRIA DE ÓLEOS

Embora em ritmo moderado, progride a indústria brasileira de óleos vegetais. Em 1937, a produção de óleo de amendoim alcançava apenas 86 toneladas; em 1946 quase 3 mil. Em 1937, a produção de óleo de côco babaçu foi de menos de 4 mil toneladas; em 1946, de mais de 12 mil. Em 1937, a produção de óleo de caroço de algodão foi de 66 mil toneladas; em 1945, de quase 89 mil. Em 1937, a produção de óleo de côco da praia alcançou 485 toneladas; em 1946, quase 1.200 toneladas. Em referência ao óleo de gergelim, a produção elevou-se de 170 toneladas, em 1938, para 420, em 1946.

De óleo de mamona havíamos produzido menos de 3 mil toneladas, em 1937; em 1946, produzimos quase 13 mil. De óleo de linhaça havíamos produzido menos de 5 mil toneladas, em 1937; em 1946, produzimos quase 8 mil. Quanto ao óleo de milho, a elevação se fêz, nos períodos em foco, de 363 para 1.770 toneladas. Elevação moderada se verificou na produção do óleo de murumuru, que alcançou 307 toneladas, em 1937, e 392, em 1946. Já em relação ao óleo de oiticica, o

crescimento se fêz de 2 mil toneladas, em 1937, para quase 16 mil, em 1946.

De óleo de pau-rosa produzimos 160 toneladas, em 1937; e cêrca de 481, em 1946. De óleo de sassafraz começamos por produzir 17 toneladas, em 1940; em 1946, produzimos 118 toneladas. Quanto ao óleo de tucum, produzimos 4 toneladas, em 1939, e mais de 916, em 1946; quanto ao de tungue, 52 toneladas, em 1940, e mais de 291, em 1946. Já em referência ao óleo de ucuuba, a produção, de 1.085 toneladas, em 1939, aumentou para 1.365, em 1946. Em conjunto, o valor atribuído à produção dêsses óleos vegetais foi de menos de 163 milhões de cruzeiros, em 1937, e de quase 767 milhões, em 1946. Os dados relativos à produção de óleos vegetais, em 1947, constam da Tabela I.

Em referência aos óleos minerais produzidos nas refinarias do Brasil, curioso é acompanhar-se os dados fornecidos pelo Conselho Nacional de Petróleo. Em 1943, a produção de gasolina comum fôra de pouco mais de 7 milhões de litros; em 1947, de quase 20 milhões. Em 1939, a produção de solventes foi da ordem de 449 mil litros; em 1947, de 1 milhão e 674 mil litros. Quanto ao querosene produzimos em 1947 mais de 6 milhões de litros; quanto aos óleos lubrificantes mais de 661 mil litros; quanto ao óleo "Diesel" muito mais de 14 mil toneladas e quanto ao óleo "fuel" também muito mais de 14 mil toneladas.

Por outro lado, parece oportuno acompanhar a produção de petróleo cru, de 1940, ano em que se iniciou a exploração, até setembro de 1948. Os dados abaixo estão expressos em toneladas:

1940	273
1941	408
1942	4.291
1943	6.294
1944	7.520
1945	10.368
1946	8.742
1947	12.616
1948 (I-IX)	13.221

Nos domínios dos óleos animais, registre-se a produção de óleos de mocotó, que alcançou, em 1946, 378 toneladas, no valor de 2 milhões e 708 mil cruzeiros, e a de sêbo que, no mesmo ano, superou a casa das 43 mil toneladas, valendo 248,5 milhões de cruzeiros.

PRODUÇÃO DE "RAYON" NO ESTADO DE S. PAULO — 1930/47

TABELA II

ANOS	Quantidade (t)	ANOS	Quantidade (t)
1930	272	1939	6 673
1931	499	1940	7 143
1932	667	1941	7 743
1933	919	1942	8 092
1934	1 197	1943	7 367
1935	1 588	1944	9 299
1936	2 234	1945	9 741
1937	3 289	1946	10 922
1938	5 273	1947*	12 000

FONTE: Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem Geral do Estado de São Paulo.

(*) Estimativa

A INDÚSTRIA DE TECIDOS

Uma das crises mais significativas por que atravessa as atividades agrícolas do país reside na redução progressiva da área destinada à cultura do algodão e do volume das safras, o que parece demonstrar que o apogeu dessa lavoura já foi superado. Não obstante, a indústria têxtil algodoeira continua a ser a mais importante do país. Pode-se mesmo dizer que, sendo a indústria mãe, é ainda agora a que polariza as atividades fabris e manufatureiras do Brasil, de vez que largas somas de recursos nela se encontram invertidos. Em 1915, dispúnhamos de apenas 202 fábricas de tecidos ocupando pouco mais de 82 mil operários e cêrca de 51 mil teares e 1 milhão e 150 mil fusos. Em 1946, as fábricas de tecidos montavam a 423, ocupando quase 225 mil operários e dispondo de mais de 92 mil teares e de quase 3 milhões de fusos.

Em 1915, a produção de tecidos de algodão era inferior a 276 milhões de metros. De 1936 a 1946, essa produção obteve o seguinte desenvolvimento, os dados expressos em milhões de metros:

1936	915
1937	964
1938	910
1939	894
1940	840
1941	867
1944	1.152
1945	1.085
1946	1.043

Ainda em referência à indústria têxtil, parece indispensável assinalar o desenvolvimento que se vem observando na produção de "rayon", nos setores da aniagem, da lã, do linho, etc. Os dados constantes das Tabelas II e III, traduzindo embora a situação das indústrias de "rayon" e de aniagem de São Paulo, são provas sobejas dêsse desenvolvimento auspicioso.

OUTRAS INDÚSTRIAS

Nos domínios da indústria da alimentação, justo se apresenta assinalar a queda continuada da produção de carne, no Brasil. Em 1938, essa produção era de 1 milhão e 81 mil toneladas; em 1946, baixou para 893 mil toneladas, alcançando, em 1947, tão somente 946 mil toneladas. Ao mesmo tempo, o valor dessa produção aumentou de 2 biliões de cruzeiros, em 1938, para quase 5 biliões, em 1946, e para quase 6 biliões em 1947. Estabilizada se encontra igualmente a produção de farinha de mandioca, nos níveis de 1938. Naquele ano, foram produzidas quase 1 milhão e 100 mil toneladas dêsse alimento; em 1946, apenas 1 milhão e menos de 224 mil toneladas.

Fato semelhante se observa com a produção de farinha de trigo, que tendo sido de 775 mil toneladas em 1939, apenas alcançou 938 mil em 1945. Em referência à produção de vinho, o volume cresceu de 828 mil hectolitros, em 1938, para menos de 970 mil, em 1946. Quanto à produção de aguardente, que é uma indústria de importância sensível em certas regiões rurais, o volume cresceu de 122 milhões de litros, no valor de 127 milhões de

PRODUÇÃO DE SACOS DE JUTA E DE ALGODÃO NO ESTADO DE S. PAULO — 1945/48

TABELA III

ANOS	SACOS (UNIDADES)	
	Juta	Algodão
1942	25 829 700	27 775 024
1943	26 984 660	28 249 399
1944	42 848 239	31 794 382
1945	35 199 603	26 534 908
1946	40 261 407	17 648 291
1947	35 923 464	20 097 182

FONTE: Sindicato da Indústria de Fiação e Tecelagem Geral do Estado de São Paulo

cruzeiros, em 1938, para 176 milhões de litros, no valor de 474 milhões de cruzeiros, em 1946.

Moderado tem sido o desenvolvimento da produção nacional de álcool. Em 1939 o Brasil dispunha de 212 destilarias, e a produção conseguida alcançou menos de 97 milhões de litros no valor de quase 73 milhões de cruzeiros; em 1947, o Brasil possuía 238 destilarias, das quais 190 anexas a usinas de açúcar, e a produção atingiu 126 milhões de litros, no valor de 181 milhões de cruzeiros. Quanto à produção de açúcar, cuja indústria é a mais antiga do Brasil, datando do período colonial, praticamente duplicou, de 1938 a 1947. Em 1938, a produção de açúcar de usina fôra de 11 milhões de sacas de 60 kg; em 1947, de 20 milhões e quase 300 mil. Quanto ao açúcar de engenhos, o aumento se fêz de quase 5 milhões de sacas, em 1938, para mais de 6 milhões e 300 mil, em 1946.

A exemplo do que se verifica com a produção de carnes, a de couros e peles se encontra praticamente estabilizada. Em 1940, essa produção foi da ordem de 113 mil toneladas, no valor de 238 milhões de cruzeiros; em 1946, de apenas 110 mil toneladas, no valor de 508 milhões de cruzeiros. O contrário se constata com a indústria de papel, cujo desenvolvimento se vem fazendo auspicioso, conforme se verifica dos dados da Tabela IV, dados que compreendem os três últimos anos.

CONSIDERAÇÕES GERAIS

A pobreza de estatísticas industriais, no Brasil, é uma das coisas mais dolorosas. Por fôrça de lei, essas estatísticas estão confiadas ao Serviço de Estatística da Previdência e Trabalho, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Infelizmente, êsse órgão não divulga o material que colige, e quando o faz êsse material é inteiramente imprestável, de vez que se encontra crivado dos erros os mais grosseiros. Ora, uma situação dêsse porte impossibilita todos os estudos que sejam tentados em referência ao desenvolvimento da produção industrial brasileira, e cria sérios embaraços ao próprio govêrno.

Não se pode, por conseguinte, apontar os setores atingidos pela crise que se sabe pairar sôbre as atividades manufatureiras e fabris do Brasil e que têm como reflexo o comportamento do comércio exterior, comportamento êsse caracterizado, em 1947, pela diminuição do volume das manufaturas exportadas e pela redução do valor médio das mercadorias compreendidas nesta classe. Por outro lado, não sabemos em que zona da produção industrial se fêz sentir em maior teor a dispensa da mão de obra, de que nos dá notícia o número de contribuintes do Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários. Em verdade, êsses contribuintes ativos, que somavam, em 1946, 1 milhão e 520 mil, reduziram-se, em 1947, a 1 milhão e 394 mil.

E' possível que, até certo ponto, o restabelecimento da normalidade do comércio exterior esteja trazendo para a indústria brasileira aquêle fenômeno já registrado depois da primeira grande guerra — a seleção das indústrias no sentido de sua utilidade. Mas também é possível que a crise aqui referida apenas reproduza, em sua fase de saturação, aquelas debilidades vinculadas à economia brasileira: a inexistência de um mercado interno poderoso, dotado de alto poder aquisitivo.

A prevalecer essa última hipótese, então a conclusão se impõe: a prosperidade industrial do Brasil está a exigir, sem tardança, a elevação do nível de vida do povo brasileiro. Essa elevação só poderá ser feita quando atenuarmos a vigorosa influência dos mercados estrangeiros sôbre a economia do país; quando disciplinarmos nossa produção agropecuária, fixando-a e eliminando os entraves que comprometem o seu futuro, através da reforma agrária; e quando assistirmos a tôdas as fontes produtivas do Brasil por meio do crédito.

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE PAPEL — 1945/47

TABELA IV

TIPOS DE PAPEL	1945	Quantidade (t) 1946	1947
Impressão	34 063	34 865	46 228
Assetinado	12 253	16 004	15 791
Jornal e Imprensa	10 418	8 055	18 355
Bufon	4 600	2 366	2 559
Cartão Bristol	2 393	2 509	2 778
"Offset"	1 264	1 990	1 715
Outros	3 135	3 941	5 030
Escrever	30 164	37 519	37 957
Cartões e cartolinas	13 939	15 877	17 061
Pergaminhado	12 703	17 527	16 081
"Flor-post", segundas vias, correspondência aérea	1 502	1 442	1 992
Super "bund"	1 406	1 543	2 134
Outros	614	1 130	689
Embalagem	69 311	76 587	77 918
Estiva e maculatura	23 138	25 755	24 892
Kraft	13 879	16 005	14 514
Manilha e H.D.	13 283	14 876	15 911
Manilhinha	6 244	6 296	6 712
Outros	12 767	13 655	15 889
Diversos	8 044	7 526	8 647
Higiênico	3 353	3 557	3 578
Cigarros	1 262	1 590	1 639
Outros e não classificados	2 429	2 379	3 430
TOTAL	**141 586**	**156 497**	**170 750**

FONTE — Sindicatos da Indústria do Papel do Rio de Janeiro e do Estado de São Paulo.

SABE COMO AUMENTAR

A PRODUÇÃO DÊSTE HOMEM?

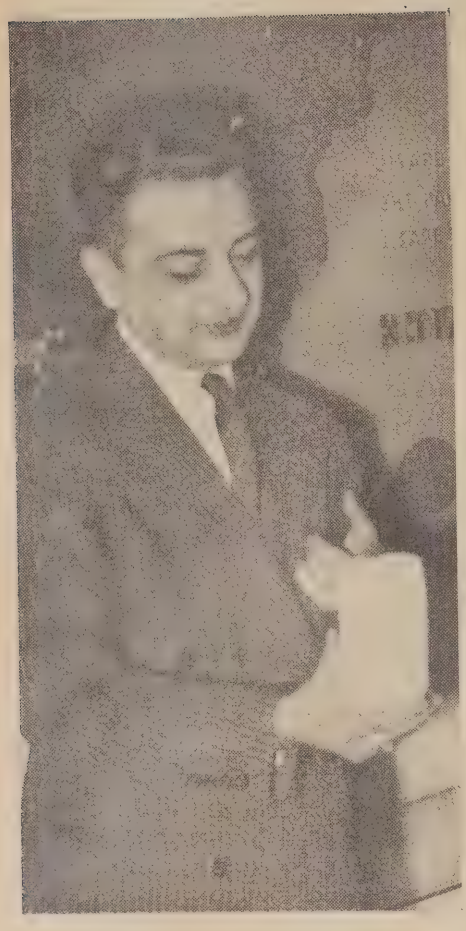
Êle talvez tenha graves preocupações domésticas. Pensa no futuro dos seus, e pessoalmente não o pode resolver. Isso o prejudica em seu trabalho, diminui-lhe a produção, a eficiência. Mas o sr. pode aumentar a produção dêste e de todos os seus auxiliares se lhes trouxer paz de espírito quanto ao futuro da família, através de um seguro de vida em grupo. O seguro em grupo é feito sem exame médico e sem limite de idade, tem taxa muito conveniente, muito prática e é não sòmente uma garantia para seus auxiliares, mas estímulo precioso para o seu trabalho.

FIRME como o Pão de Assucar — SUL AMERICA

Sul America

COMPANHIA NACIONAL DE SEGUROS DE VIDA — FUNDADA EM 1895

Caixa Postal 971 — Rio de Janeiro

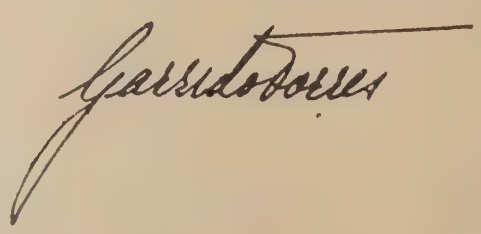


Sr. José Garrido Tôrres

NOVA YORK — Muitos dos exportadores dos Estados Unidos têm manifestado preocupação e até perplexidade, recentemente, em relação aos contrôles de importação instituídos por países latino-americanos, inclusive o Brasil, sôbre uma grande variedade de mercadorias. Sua apreensão é, talvez, ainda mais intensa no que concerne às restrições impostas pelo Brasil, que êles sabem ser um dos maiores países e um dos que se estão desenvolvendo mais ràpidamente, em todo o mundo, com uma população de quase cinquenta milhões, que constitui um enorme e ávido mercado novo. A par disso, não ignoram o fato de que, logo após a guerra e através do período 1946-1947, os brasileiros importaram dos Estados Unidos tudo o que era vendável. Os círculos que se dedicam, nos Estados Unidos, ao comércio exterior começaram a vislumbrar uma interminável era de ouro para os seus negócios, durante a qual produtos de todo e qualquer tipo poderiam ser enviados para o Brasil, em troca dos dólares acumulados durante a guerra. Em maio de 1948, foram rudemente despertados dêsse sonho: o Brasil impôs leis rigorosas de contrôle comercial; sòmente as importações essenciais tiveram prioridade de câmbio. Em junho de 1948 — primeiro mês regido completamente pelas novas leis — as compras do Brasil nos Estados Unidos baixaram, de ..... US$ 43.000.000, no mês anterior, para $19.900.000.

Escassez de Dólares, Procura Inatendida, Contrôles

Sintomas de Debilitamento no Comércio Brasileiro - Norte-Americano



Diretor do Escritório de Expansão Comercial do Brasil em Nova York e Adido Comercial de nossa Embaixada em Washington, tem o Sr. José Garrido Tôrres se aprofundado no estudo das relações comerciais do Brasil com os Estados Unidos, desenvolvendo elogiável trabalho em benefício das mesmas.

Autoridade em assuntos econômicos e financeiros, o Sr. José Garrido Tôrres representou o nosso país em conferências econômicas em Londres, Genebra, Havana e Lake Success. E', assim, amplamente indicado para trazer aos leitores de O OBSERVADOR uma opinião acertada sôbre problemas de nosso comércio externo, especialmente em relação com os nossos irmãos do norte.

Tempo de leitura: 25 minutos.

O SEGUNDO FREGUÊS

Ao findar o ano, o Brasil, depois de um período atribulado, conseguia melhorar sua posição no comércio com os Estados Unidos, atingindo, pela primeira vez na historia, o destacado pôsto de segundo melhor freguês dos ianques. Os próximos dias serão certamente favoráveis à melhoria das relações comerciais entre os dois grandes países americanos.

CONTRASTE MARCANTE — Essas restrições foram tanto mais surpreendentes aos comerciantes norte-americanos por se tratar do Brasil. Poucos países no mundo têm tão grandes potencialidades. Entre 1938 e 1947, época em que quase todo o mundo retrogrediu econômicamente, a economia brasileira avançou a passos gigantescos. Diversos observadores norte-americanos, ao tentarem buscar uma analogia entre o desenvolvimento histórico do Brasil e o de sua pátria, compararam êsse nosso período de progresso à grande era de expansão que impulsionou os Estados Unidos, a partir de 1870. Não obstante uma séria inflação e graves deficiências — tais como o imperfeito sistema de transporte, citado como o problema número um do país — o progresso econômico do Brasil foi notável. O valor de sua produção industrial aumentou de 76%, entre 1940 e 1944. A produção de carvão. ferro-gusa, aço, aço laminado e cimento — os elementos das indústrias básicas — subiu de um índice de 147, em 1938, a 527, em 1947. Começara a desenvolver-se uma verdadeira revolução industrial. O "gigante adormecido" dava sinais de despertar.

O desenvolvimento maior do comércio com o exterior, que normalmente segue nas pegadas da industrialização (os melhores compradores dos Estados Unidos são países industrializados), evidenciou-se especialmente com relação ao Brasil. Dez anos atrás, o comércio entre o Brasil e os Estados Unidos orçava apenas em US$ 165.000.000; em 1947, pela primeira vez na história, foi calculado em mais de um bilhão de dólares. As relações econômicas entre o Brasil e os Estados Unidos tornaram-se gradualmente mais e mais estreitas, durante a década mencionada, até que, em 1947, 62% de tôdas as compras do Brasil no estrangeiro foram efetuadas nos Estados Unidos. (Em 1938, só 24% das nossas importações traziam a marca "Made in U. S. A.".) O Brasil se tornara mais que "um bom mercado para um país atrasado", como por muito tempo fôra considerado; já podia ser tido na conta de um dos maiores compradores do Tio Sam, ao lado da Inglaterra, França e outros antigos e firmes importadores de mercadorias americanas (Em outubro de 1948 o intercâmbio do Brasil com os Estados Unidos só foi excedido pelo comércio do último com o Canadá.)

PROGRESSO EM ESTABILIDADE — Êsse quadro otimista adquiriu côres ainda mais brilhantes, com o advento de uma crescente estabilidade econômica no Brasil, conseguida a despeito da inflação mundial que se seguiu à guerra, do desenvolvimento irregular de suas economias regionais, e dos problemas naturais ao crescimento de uma nação. Essa estabilidade materializou-se, especìficamente, no fato de poder o Brasil evitar um "deficit" orçamentário em 1947 — a primeira vez, em muito tempo, que o orçamento nacional foi realmente equilibrado. E isso não é tudo: o Brasil não só evitou um "deficit", mas terminou o ano com um "superavit" — fenômeno ainda mais extraordinário, quando se considera que, no ano anterior, o "deficit" atingira a soma de US$ 143.000.000. Uma realização como essa não é comum na América Latina; em verdade, nos tempos que correm, poucos são os casos que se lhe podem comparar, no mundo inteiro.

Em financiamento interno, comércio exterior e industrialização — três índices de progresso — o Brasil conseguira colocar-se entre as nações vanguardeiras do mundo. Mas, apesar dessa

evidência da firmeza de sua economia, o Brasil — à semelhança de tantos outros países latino-americanos — foi obrigado a impor contrôles restritivos à sua importação.

Por que?

A explicação não é simples. A causa fundamental, é claro, foi a grande tensão econômica resultante dos reajustamentos do após-guerra. O Brasil, como os Estados Unidos, organizou sua própria economia de guerra, durante o conflito com o Eixo. Não se deve esquecer que o Brasil tomou parte ativa na segunda guerra mundial, econômica e militarmente. Em relação aos recursos de que dispúnhamos, foi significativa a contribuição econômica do Brasil à vitória aliada.

ECONOMIA DIVIDIDA — O resultado da mobilização bélica do Brasil foi uma espécie de esquizofrenia econômica — a economia nacional ficou dividida em duas tendências distintas, movendo-se na direção de objetivos separados: enquanto uma progrediu ao longo de linhas permanentemente construtivas, a outra desviou-se em seu curso para campos cujo valor econômico caiu abruptamente ou se desfez completamente, com o fim da guerra. Durante esta, porém, essas atividades puramente temporárias foram desenvolvidas mesmo com o sacrifício das outras, de interêsse permanente. Por exemplo, o Brasil envidou todos os seus esforços no sentido de produzir minerais estratégicos, como o manganês, satisfazendo, durante a guerra, cêrca de 30% das necessidades mundiais; depois da guerra, essa percentagem baixou para 2%. O Brasil produziu quartzo e, para fazê-lo, teve que deixar de lado outros empreendimentos mais promissores; terminada a guerra, já não se necessitou mais de seu quartzo. O Brasil concentrou uma formidável energia para produzir borracha, de importância vital ao esfôrço de guerra das Nações Unidas; passou a guerra, e seus aliados começaram a importar da Malásia a borracha de que necessitavam. Em síntese, as indústrias e emprêsas especiais desenvolvidas pelo Brasil, durante a guerra, perderam sua utilidade, findo o conflito, e o Brasil teve que apoiar-se — para sobreviver — nas atividades econômicas que negligenciou para atender ao programa de auxílio bélico aos seus aliados.

E' verdade, sem dúvida, que a mobilização do Brasil durante a guerra foi executada com a ajuda dos Estados Unidos; mas é também verdade, infelizmente, que fomos obrigados a efetuar nossa desmobilização, nosso reaparelhamento econômico, quase que exclusivamente com os nossos próprios recursos.

Como os Estados Unidos, o Brasil teve que reajustar sua economia, do caráter artificial criado pela guerra, para os processos regulares dos tempos de paz; mas, ao contrário dos Estados Unidos, faltavam-lhe os meios para essa realização: maquinaria, equipamento, combustíveis. Êsses artigos essenciais tiveram que ser importados — e tiveram que ser importados dos Estados Unidos, única fonte importante de abastecimento dêsses produtos, que sobreviveu à guerra. Mas Tio Sam, ocupadíssimo com o seu próprio programa de reconversão, não pôde suprir seu vizinho e aliado do sul com a maquinaria e combustíveis urgentemente necessitados — eram muitos os fregueses e pouco lhe sobrava para vender.

A verdade simples é que os dólares acumulados pelo Brasil durante a guerra não tinham valor, em têrmos de bens de produção, e, sem êsse material, o Brasil não podia reconverter sua economia nem estabelecer novas indústrias. Sem os meios de produção,

COMPANHIA AUXILIAR DE SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO

DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM

Uma nova arte que a técnica moderna pôs a serviço da segurança do patrimônio cultural da humanidade;

Um novo método de arquivamento de documentos, com economia de tempo, espaço e dinheiro;

Um novo processo de cópia fidelíssima de quaisquer documentos, páginas de livros; jornais e revistas, fotografias. etc.

Av. Presidente Vargas, 509 - 17.º and. - Fones: 43-4811 e 23-0538

como poderíamos produzir? O Brasil fêz a única coisa que podia, nessas circunstâncias: enquanto esperava pelo dia em que se tornasse viável um programa de reconversão, começou a importar produtos acabados dos Estados Unidos, até chegar a época em que pudesse adquirir a maquinaria e máquinas-ferramentas necessárias ao desenvolvimento de sua indústria. Nesse ínterim, todavia, a escassez de produtos no mercado interno e a expansão anormal do meio circulante agravaram a inflação.

O ATAQUE DOS DÓLARES — O que aconteceu, então, é a história de tôda a América Latina do após-guerra; e o Brasil, como parte importante, ilustra a situação geral. Os exportadores estrangeiros, manifestando-se terminantemente contra os contrôles, ansiavam por aproveitar-se das reservas de dólares do Brasil; e o Govêrno Brasileiro, temendo os efeitos do volume do papel-moeda sôbre a economia nacional, vacilou na sua política de restrições à importação — pois que o emprêgo de parte dos dólares em reserva tenderia a diminuir o perigo da inflação e resultaria na entrada de certos bens de consumo que o Brasil, devido à falta de equipamento de produção, não podia fabricar para si. Infelizmente, a febre de importar ultrapassou até mesmo as expectativas governamentais, em parte por causa dos métodos de pressão, usados por alguns vendedores estrangeiros que agiram, não com a idéia de criar um mercado estável, firme e crescente, mas de vender tudo o que pudessem. e tão depressa quanto possível. Não resistimos como devíamos a êsses métodos. Em torrente vertiginosa, as reservas de dólares do Brasil — obtidas com tanta dificuldade — demandaram o norte, de volta ao seu ponto de origem. Importadores ávidos, não podendo obter no mercado do após-guerra os artigos de que nosso país realmente necessitava, e que eram ainda escassos, dominados pelo espírito do lucro fácil, encomendaram, indiscrimidamente, produtos úteis e produtos supérfluos: compraram arame... e uísque; fôlha de flandres... e lata dourada. Exportadores de pouca visão, nos Estados Unidos, apressaram-se em matar e devorar a "galinha dos ovos de ouro". Num mês, tomado como média dessa tendência, êles venderam ao Brasil, por valor, três vêzes mais licôres e vinhos que maquinaria agrícola, por nós necessitada urgentemente. Em 1947 — só por bebidas — o Brasil pagou 17 milhões de dólares, e quase tudo, aos Estados Unidos. Em consequência dessa importação desenfreada, as reservas em dólares do Brasil desapareceram ràpidamente e, em seu lugar, materializou-se um enorme "deficit" comercial. Êsse saldo desfavorável no comércio com o Tio Sam chegou a quase ..... US$ 200.000.000 em 1947 — mais de quatro dólares para cada homem, mulher e criança do Brasil, onde a renda "per capita" é, talvez, equivalente a apenas um vigésimo da que se calcula nos Estados Unidos. O Brasil perdeu êsses dólares sem receber, em troca, grande coisa de valor permanente.

A DANÇA DOS PREÇOS — Além de resultar num saldo comercial desfavorável, essa febre de comprar teve outra consequência mais grave: exauriu as reservas com as quais o Brasil esperava desenvolver sua organização industrial, substituir seu equipamento de produção depreciado, e acelerar tôdas as fases de sua revolução industrial. As autoridades brasileiras compreenderam que só havia uma alternativa: ou fechar as portas à saída dos dólares e sustar a acumulação em seu mercado de produtos não-essenciais, ou abandonar por vários anos o programa nacional de estabelecer uma rêde adequada de transporte, uma agricultu-

APÓS longos anos de trabalho é justo descansar. Mas, quantos o poderão fazer? Quantos não estarão obrigados a prosseguir ainda e sempre, até às últimas fôrças? Seja previdente. Inclua-se desde já entre aquêles que o poderão fazer. Prepare-se, enquanto é tempo, para tranquilizar o fim de sua jornada, quando os anos de luta incessante reclamarem merecido descanso. Subscreva, hoje mesmo, títulos da Prudencia Capitalização.

★ Procure conhecer, sem compromisso, os planos da Prudencia Capitalização, nos suas vantagens reais e garantias sólidas, legais, absolutas.

PRUDENCIA CAPITALIZAÇÃO

PANAM — Casa de Amigos

ra mecanizada e uma indústria moderna, à base de máquinas e máquinas-ferramentas importadas dos Estados Unidos.

O problema tem-se tornado ainda mais difícil pela alta sempre crescente dos preços que o Brasil tem que pagar pelas poucas máquinas que pode conseguir nos Estados Unidos. Os preços dos produtos que o Brasil exporta também têm subido, é claro, mas êstes últimos sobem vagarosa e hesitantemente, enquanto que os preços de artigos de importação ascendem vertiginosamente. As cifras para as importações e exportações do Brasil, no primeiro trimestre de 1948, evidenciam claramente essa tendência. Embora as importações do Brasil tenham declinado em volume — de 1.671.839 toneladas no trimestre janeiro-março de 1947, para 1.570.753 toneladas no período equivalente de 1948 — o preço que pagamos por êsse volume menor foi, de fato, aumentado de ..... US$ 38.000.000. Ao mesmo tempo, as exportações do Brasil durante êsse período aumentaram, por volume, 80.000 toneladas — ao passo que o preço total foi de US$ 70.000.000 *menos!*

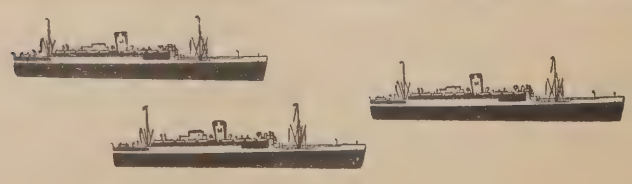
DILEMA COMERCIAL — Quando o Brasil importa — quase sempre dos Estados Unidos — paga mais; quando exporta, recebe proporcionalmente menos e menos. Assim é que, para receber divisas em quantidades iguais às que tem de despender, o Brasil precisa vender muito mais do que compra. Isso é algo impossível, sem melhorar nossos meios atuais de produção — o que é difícil, se não impossível, sem maquinaria para a qual dependemos dos Estados Unidos.

Desde que o Brasil instituiu as leis de contrôle, em maio passado, houve, é verdade, uma melhora patente em seu equilíbrio comercial com os Estados Unidos. Na base das estatísticas do Departamento de Comércio de Washington, o saldo desfavorável do Brasil, até outubro de 1948, foi de apenas ... US$ 7.900.000, que se compara favoràvelmente aos $200.000.000 que tivemos de "deficit" em 1947. Essa tendência, entretanto, resultou principalmente de um decréscimo nas compras feitas pelo Brasil, não de um aumento no volume da importação norte-americana. Em face dêsse estado de coisas, é evidente que não se encontrou ainda a solução para o problema de estabelecer um comércio normal, igualmente proveitoso para o Brasil e para os Estados Unidos. Cumpre frisar, também, que um saldo desfavorável de ..... $7.900.000 — se bem que pequeno, por comparação — não aumenta absolutamente o potencial-dólar do Brasil, sem o qual não podemos obter dos Estados Unidos o equipamento de produção de que necessitamos.

Como resultado, o Brasil tem sido forçado, cada vez mais e mais, a buscar soluções satisfatórias em outras partes. Não podendo conseguir dólares em seu comércio com os Estados Unidos, o Brasil vê-se forçado a recorrer a outros mercados em que pode comprar sem dólares. E' precisamente o que acontece e o que se verificará cada vez em maior escala, até que se alivie a escassez de dólares. O Brasil dispõe de congelados, concedeu créditos e realizou acordos, principalmente com países da Europa, dos quais tem resultado um comércio que se assemelha muito ao de compensação. A consequência prática dêsses acordos é que o Brasil está conseguindo locomotivas e refinarias de petróleo, da França e Tcheco-

com a
"FROTA DA BOA VIZINHANÇA"

O máximo confôrto aguarda os passageiros, nos grandes "liners" de 33.000 toneladas da "Frota da Boa Vizinhança". Alegres divertimentos na travessia... natação... esportes... aprazíveis salões de estar... são algumas das inúmeras vantagens oferecidas pelos esplêndidos navios — "Brazil", "Argentina" e "Uruguay".



MOORE-McCORMACK Lines

RIO - BELÉM - BAHIA - S. PAULO - SANTOS - S. LUIZ - RECIFE - P. ALEGRE

Eslováquia; maquinaria, da Inglaterra; e produtos de que está igualmente necessitado, de outras nações — são todos êsses, produtos que preferiria talvez obter nos Estados Unidos, mas que não pode, simplesmente porque não tem dólares.

URGE UMA SOLUÇÃO — Evidentemente, a solução do problema entre o Brasil e os Estados Unidos é de importância vital, não só para o Brasil, mas possivelmente ainda mais para os Estados Unidos. O padrão geral da prosperidade norte-americana está intimamente associado ao comércio com o exterior; e o comércio com o exterior depende do potencial-dólar de países que, como o Brasil, não possuem essa divisa suficientemente.

Apesar da seriedade do problema do comércio brasileiro-norte-americano, há pouca evidência de que, de fato, se está tentando resolvê-lo fundamentalmente. A solução, contudo, não é impossível. Todos os elementos indispensáveis à solução existem. O Brasil tem imensas reservas, quase inexploradas, de metais importantes, matérias primas para a indústria, produtos estratégicos — todos requeridos pelos Estados Unidos; os Estados Unidos, por seu turno, têm maquinaria, máquinas-ferramentas, combustíveis e capital — fatôres de importância decisiva para o Brasil. Há uma base natural para o intercâmbio: os 15 biliões de toneladas de minério de ferro de alto teor do Brasil contrastam com a crescente escassez de ferro para as gigantescas usinas de aço dos Estados Unidos. Os minerais brasileiros de importância estratégica — quartzo, mica, tantalita, bauxita, os nossos óleos vegetais, borracha, madeiras de lei, todos êsses produtos são necessários aos Estados Unidos.

DÓLARES OU PERMUTA — Se tudo o que se necessita são dólares, para que as duas partes se complementem satisfatoriamente, então é mister que se encontrem os meios de tornar êsses dólares imediatamente disponíveis. De outro modo, se se puder solucionar parcialmente o problema com a permuta de produtos, impõe-se uma tentativa nesse sentido — por exemplo, a United States Steel Corporation sugeriu a troca de carvão americano por ferro brasileiro.

Talvez o Govêrno dos Estados Unidos, que constitui a fonte mundial de dólares, pudesse permitir que as firmas manufatureiras particulares suprissem o Brasil de maquinaria e equipamento agrícola e industrial, em troca de matérias primas e metais estratégicos. O govêrno norte-americano poderia, então, tomar posse dêsses produtos, reembolsando a indústria particular, em dólares, à medida que esta fôsse cumprindo seus contratos de abastecimento de maquinaria ao Brasil. As matérias primas, metais, ou alimentos assim obtidos pelo referido govêrno poderiam ser embarcados diretamente do Brasil para, digamos, um país beneficiário do Plano Marshall na Europa; ou então, trazidos aos Estados Unidos, para seu programa de estocagem, conforme fôsse o caso. Parte poderia ser usada também para abastecer os Estados Unidos de matérias primas e, assim, diminuir o depauperamento crescente dos recursos naturais norte-americanos.

Essa é apenas uma hipótese prática, que poderia ocasionar a transformação de matérias primas brasileiras exportáveis, em maquinaria e equipamento, material que nos possibilitaria uma produção maior. Não é meu propósito analisar no escopo dêste artigo as diversas e possíveis soluções do problema. Creio, entretanto, que um acôrdo tal como êsse talvez viesse a eliminar a hesitação dos exportadores norte-americanos, que receiam demoras anormais em pagamento de suas exportações. Existem, indubitavelmente, outras maneiras de atender satisfatoriamente a questão. Uma inversão maior de capital americano no Brasil levaria dólares para o nosso país. Certos tipos de empréstimos construtivos ajudariam. Qualquer que ela seja, impõe-se uma solução — e quanto mais cedo, melhor.

O Presidente do Instituto do Açúcar e do Alcool discursando no banquete com que o homenagearam tôdas as classes açucareiras de Pernambuco. Ao seu lado, o Governador Barbosa Lima Sobrinho e o Sr. José Pessoa de Queiroz, Presidente da Cooperativa dos Usineiros de Pernambuco.

Atualidade Açucareira

DUAS excelentes oportunidades facultaram, ao Instituto do Açúcar e do Álcool, observar a comunhão de pontos de vista reinante entre os seus órgãos e a comunidade açucareira de dois dos mais importantes Estados produtores: Pernambuco e São Paulo. As visitas feitas a um e outro, pelo presidente da entidade econômica em aprêço, Sr. Edgard de Góes Monteiro, as homenagens que lhe foram tributadas, mais do que as homenagens, o que lhe foi dado observar no Leste e no Sul, são fatos que podem servir para pôr em relêvo a maneira como se consolidou e como está se desenvolvendo a política posta em execução pelo Govêrno Federal, através do I. A. A., reforçando uma coluna não apenas tradicional

Nestes dois flagrantes, temos um aspecto do banquete realizado no Clube Internacional, de Recife e, no outro, uma vista da reunião da Associação dos Usineiros de São Paulo, quando falava o Sr. Fúlvio Morganti, proprietário das Usinas Tamoio e Monte Alegre.

O Presidente do I. A. A. e sua comitiva assistem experiências agrícolas em uma usina no Oeste de São Paulo (Usina da Pedra).

mas também ponderável da riqueza nacional.

A imprensa de todo o país não se furtou ao registro das homenagens prestadas, nem ao comentário sincero, honesto, das declarações efetuadas quer em nome da classe canavieira, quer em nome do Instituto. E ao Sr. Edgard de Góes Monteiro foi dado verificar o processo que se desenvolve quer numa quer noutra Unidade, no sentido de conferir ao açúcar tôda a soberania de um produto de comércio com que o Brasil outrora se fêz rico e com que hoje, dentro das possibilidades abertas, concorre para atender ao mercado interno, desenvolvendo-o, através do consumo doméstico e, especialmente, do industrial, além do que, com as disponibilidades de cada safra, vamos assegurando a participação que nos é devida no atendimento das necessidades internacionais.

Os discursos que teve oportunidade de pronunciar — um, por ocasião do banquete que lhe foi oferecido no salão de festas do Club Internacional, de Recife, presidido pelo governador Barbosa Lima Sobrinho, e outro em agradecimento ao banquete que lhe foi oferecido em São Paulo — passou o presidente do Instituto do Açúcar e do Álcool, em revista, os pontos fundamentais da política açucareira.

A unanimidade dos pontos de vista manifestada por aquêles que tiveram a oportunidade de saudá-lo, foi o mais seguro testemunho em favor da política do Instituto. Em Recife, fizeram-se ouvir: o industrial Manuel de Brito, em nome dos usineiros; o Sr. Paulo Raposo, em nome dos bangueseiros; um representante dos fornecedores de cana e, por último, o Sr. Barbosa Lima Sobrinho, chefe do Executivo do Estado nordestino.

Em São Paulo, falaram os Srs. Fulvio Morganti, Lima Castro, deputado Sales Filho, Presidente da Associação dos Usineiros de São Paulo, e deputado Altino Arantes.

O CONTINGENTAMENTO

Dentre os vários aspectos comuns focalizados nestes discursos, ressalta o do contingentamento, medida através

da qual nos foi possível emergir da grave crise em que havíamos mergulhado nos últimos anos da década passada e nos primeiros desta que está prestes a expirar. Não obstante os benefícios colhidos através do contingentamento da produção, o fato é que, como acentuou na oração de Recife o Sr. Edgard de Góes Monteiro, "quase chegou a perder o seu verdadeiro sentido para a maior parte dos produtores, e árduas foram as dificuldades que tiveram de ser defrontadas para seu restabelecimento". O fato é que já os estoques começavam a se acumular e tínhamos pela frente a perspectiva de grandes safras que viriam agravar uma situação. "Já não era possível um instante, sequer, de vacilação e logo nos estudos do plano de defesa da safra 48-49, recomendamos a adoção de medidas enérgicas e objetivas para se evitar que as dificuldades, já muito sérias, se avolumassem, acarretando consequências ainda mais agudas."

A incompreensão inicial, foi, felizmente, vencida; a justeza dos rumos assim assentados encontrou repercussão segura e feliz no seio da classe açucareira nacional, unida no propósito do fortalecimento da própria economia nacional, que tem no açúcar um dos seus produtos de resistência.

Foi, neste particular, do mais alto relêvo a expressão do deputado Sales Filho, presidente da Associação dos Usineiros de São Paulo, quando em seu discurso de saudação declarou: "O Brasil democrático exige a disciplina da política açucareira para o escoamento natural e regular do produto. Isso não será possível sem a reestruturação do instituto para retorná-lo à finalidade da sua criação e, assim, adaptá-lo às normas constitucionais vigentes. Nesse sentido, São Paulo tem pleiteado junto a V. Excia. e está certo de que providências serão tomadas, a fim de continuarem resguardados os altos interêsses nacionais em jôgo."

Êste sentimento bem se completa com estas outras palavras do Sr. Edgard de Góes Monteiro:

"As ilusões e fantasias criadas por influência de uma situação efêmera e anormal, foram superadas e já é de se prever que atingiremos o nosso objetivo de assegurar estabilidade e progresso técnico à lavoura e à indústria do açúcar."

SUL E NORTE UNIDOS

Mas o melhor testemunho da unidade da classe em tôrno do Instituto é o congraçamento, para um mesmo fim, dos interêsses dos produtores do Sul e do Norte. As visitas do presidente do I. A. A. a Pernambuco e São Paulo, a maneira igual por que foi o Sr. Edgard de Góes Monteiro recebido num e noutro centro produtor, a identidade de pensamento de quantos tiveram a honra de lhe dirigir saudações em nome das respectivas coletividades, o apoio que lhe foi prestado pelos governos dos dois Estados — tudo, finalmente, veio provar que, na economia açucareira nacional, não subsistem interêsses ou pontos de vista regionais, prevalecendo o critério do Brasil, pela sua unidade geográfica.

São Paulo está hoje plenamente integrado no espírito que norteia o Instituto do Açúcar e do Álcool, da mesma forma como também o está Pernambuco e como o estão os demais centros açucareiros do país. Graças à fôrça da unidade, pode-se dizer, foi superada a crise que estava em formação e pôde o plano de defesa da safra encontrar a desejada compreensão, necessária para que seja levado ao sucesso pleno. Foram nêle restabelecidas as linhas fundamentais do sistema de defesa já consagrado pela nossa experiência, sendo feita uma completa distinção entre a produção intra e extra-limite e adotadas normas racionais para regular o escoamento da produção.

Fornecedores de cana de várias regiões de São Paulo reunidos por ocasião da visita do Presidente do Instituto ao município de Sertãozinho.

Foi estabelecida uma quota destinada à exportação para os mercados externos, constituída dos excedentes da produção intra-limite. Êsses excedentes passaram a formar uma quota de equilíbrio que está sendo exportada por conta da produção nacional, assegurando-se aos produtores que tenham de realizar essas exportações a mesma base de preços vigorantes no mercado interno.

Para êsse efeito, foi criado o "Fundo de Compensação dos Preços", já em pleno funcionamento e dando os melhores resultados. Os prejuízos derivados das exportações da quota de equilíbrio, no decorrer da presente safra, estão sendo cobertos com os recursos daquele fundo, tendo o Instituto, com os seus próprios meios, atendido aos pesadíssimos ônus do ressarcimento das operações de venda dos excedentes da safra 1947-48.

ÁLCOOL

Não deixou, o Sr. Edgard de Góes Monteiro, nos seus discursos pronunciados em Recife e São Paulo, de focalizar a situação do álcool, que desde algum tempo deixou de ser um mero produto subsidiário para assumir igual projeção junto ao açúcar. Graças à expedição do Decreto n.º 25.174-A, pelo Presidente da República, tornando possível melhor aparelhamento do Instituto para o exercício de suas funções, foi possível imprimir nova orientação ao plano do álcool, criando-se instrumentos próprios para a defesa do álcool hidratado e do álcool anidro.

Ao lado das normas comuns a um e outro tipo do produto, o plano do álcool para a safra 48-49 estabeleceu esquemas financeiros para cada uma das espécies citadas. À antiga Caixa do Álcool, cuja receita provém de uma parcela das taxas que incidem sôbre o álcool hidratado, cabem os encargos decorrentes das providências adotadas para sua defesa, inclusive o pagamento das bonificações aos produtores de álcool direto. Foi criado, ainda, o "Fundo do Álcool Anidro", que está custeando tôdas as despesas de compra e venda de álcool daquele tipo, destinado às companhias de gasolina, que realizam as misturas carburantes. Dessas operações resultará uma receita a ser aplicada no pagamento dos fretes do álcool das fontes produtoras para os centros de consumo e no das bonificações aos produtores; na execução de obras e equipamentos para melhoria do transporte e das condições de estocagem e de escoamento da produção. Outra parcela dessa receita atenderá ao financiamento de instalações de destilarias anidreiras pelos produtores.

O Presidente do I. A. A. entre crianças filhas de operários da Usina Tamoio (Araraquara, São Paulo).

No banquete do Automóvel Clube de São Paulo, o deputado Sales Filho, presidente da Associação dos Usineiros, saúda o Presidente do I. A. A.

COMO VENCER OS PROBLEMAS

Todos os problemas têm solução adequada, o que não é possível é encontrar as soluções sem o estudo dos seus componentes. Esta, sem dúvida, tem sido a diretriz consagrada pelo Instituto do Açúcar e do Álcool, como bem o está demonstrando o Sr. Edgard de Góes Monteiro, que no discurso pronunciado em São Paulo teve oportunidade de declarar:

"Trabalhamos juntos pelos mesmos objetivos e experimentamos os mesmos sacrifícios, enfrentando as mesmas dificuldades na busca de soluções para problemas que sempre e sempre se diversificam e se renovam, no desenvolvimento de uma atividade árdua e complexa. E como êsses esforços têm sido sinceros e bem orientados, podemos festejar, nesta reunião, a nossa vitória comum."

A vitória comum, indiscutivelmente, é a vitória da comunhão de interêsses, da cooperação em prol do interêsse econômico e social de uma classe produtora e do Brasil.

BANCO DA PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL S. A.

RUA DA QUITANDA, 129

CAPITAL E RESERVAS ..... Cr$ 105.174.000,00

DEPÓSITOS ..... Cr$ 329.740.000,00

Recebe depósitos à vista e a prazo.

Concede taxas especiais nas operações de desconto à indústria e ao comércio.

Emite letras hipotecárias ao portador, juros de 7% a. a., com cupões semestrais e garantidas especialmente pelos seus empréstimos hipotecários.

O Banco recebe ao par essas letras, em pagamento de amortizações vencidas de qualquer dos seus empréstimos hipotecários.

TABELA PARA DEPOSITOS

DEPÓSITOS POPULARES — LIMITE CR$ 10.000,00
Juros 5,5% a. a.

DEPÓSITOS LIMITADOS — LIMITE CR$ 200.000,00
Juros 5% a. a.

DEPÓSITOS À VISTA — SEM LIMITE
Juros 3,5% a. a.

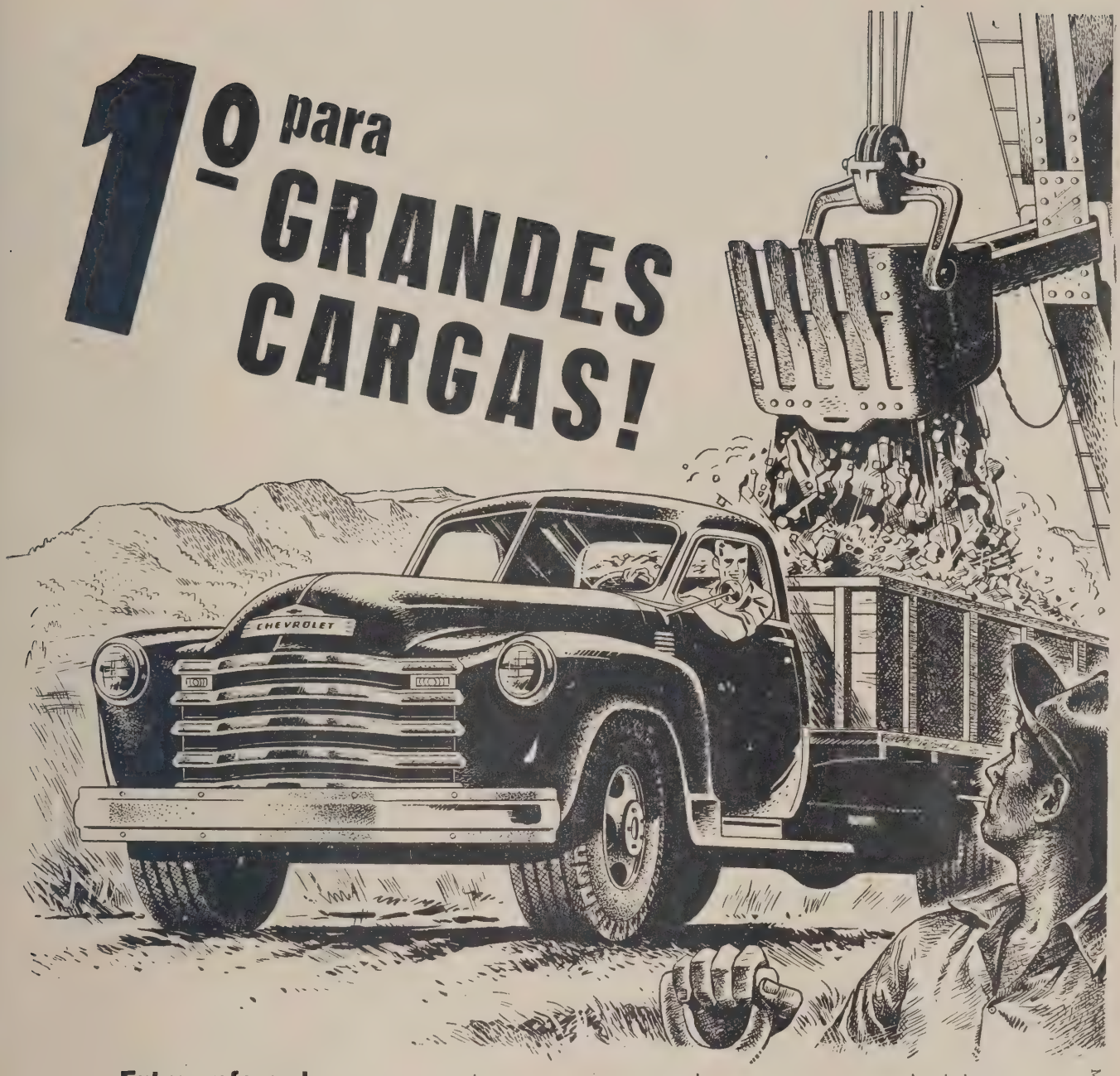
DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO
30 dias — Juros 4% a. a.
60 " " 4,5% a. a.
90 " " 5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO
De 6 meses — Juros 5,5% a. a.
De 12 " " 6% a. a
De 24 " " 6,5% a. a.

DEPÓSITOS A PRAZO FIXO — RENDA MENSAL
De 12 meses — Juros 5,5% a. a.
De 24 " " 6% a. a.

A seus acionistas e aos servidores municipais, o Banco abona juros de 6% a.a. em conta especial, com retiradas livres por meio de cheques.

1º para GRANDES CARGAS!



Extra-reforçado, maciço e poderoso, o Caminhão CHEVROLET aceita o impacto de toneladas de carga, nos trabalhos mais árduos, sem prejuízo de sua notável eficiência! CHEVROLET é o produto de uma experiência universal em transportes, que o conduziram à primazia de líder dos aperfeiçoamentos mecânicos. Por isso, quando se exige durabilidade, economia e performance a melhor escolha recai num CHEVROLET. E como resultado... CHEVROLET é o caminhão que mais se vende — no Brasil e em todo o mundo!

McCann

Chevrolet

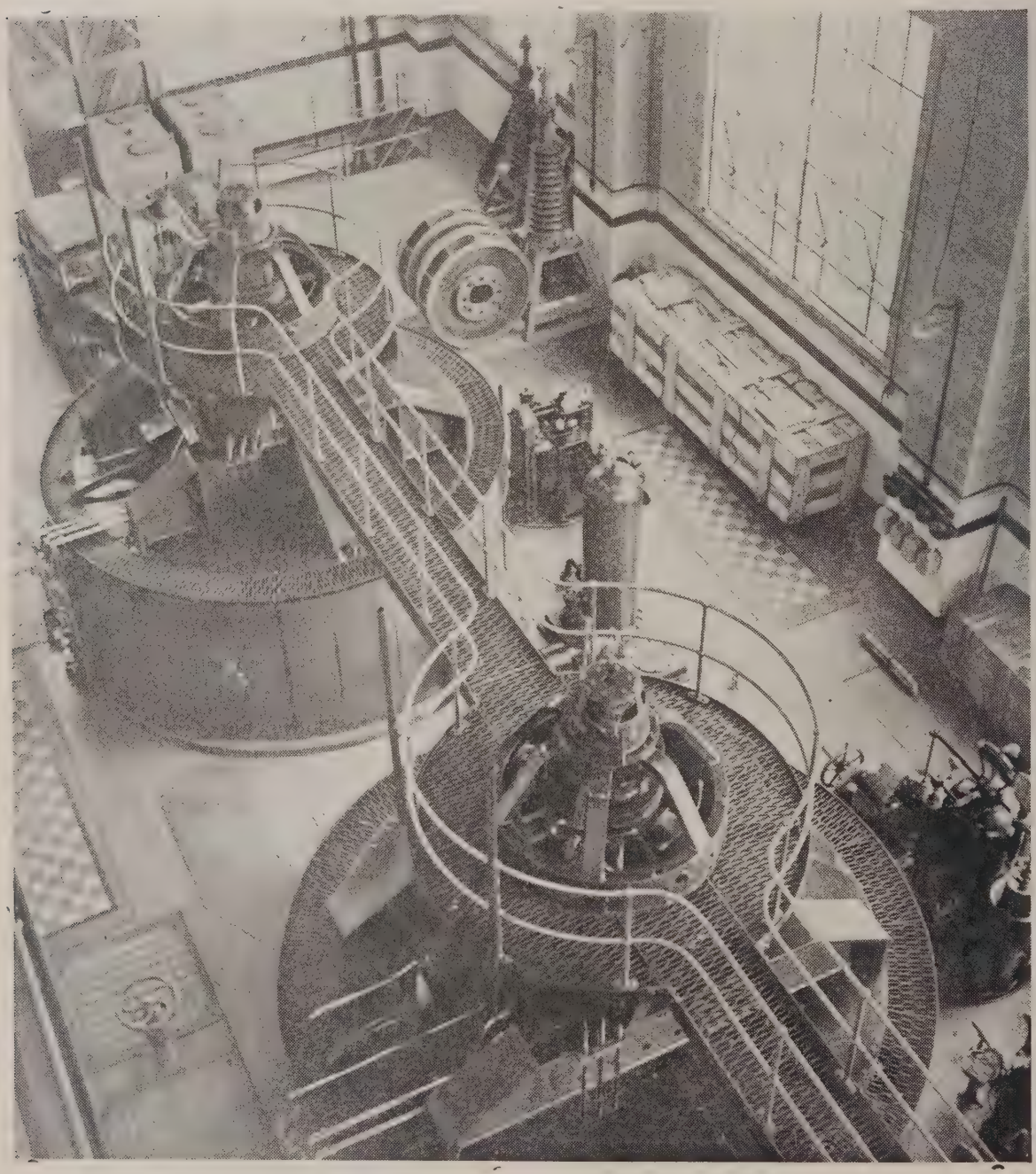
Para vendas e serviço procure os concessionários autorizados da **GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.**

A Indústria da Construção de Máquinas

Hélio Fonseca Lima

III

O domínio do HP é o grande fator da vitória da indústria.



Máquina de fazer máquinas — cerne do progresso industrial.

Indústria de motores — ponto de partida para o desenvolvimento.

A NECESSIDADE histórica da produção (1) de máquinas surge da contradição de que o desenvolvimento da grande indústria estava limitado pela dependência da fabricação das máquinas como fruto exclusivo do trabalho individual, isto é, da fôrça muscular da habilidade manual, do ôlho avisado que o artesão ou o operário punham em jôgo para isso, juntamente com pequenas ferramentas. Outro fator que impulsionou a indústria de máquinas, foi a necessidade de diminuir o mais possível a quantidade de trabalhadores em atividade. Assim evitavam-se, ou pelo menos restringiam-se, as complicações sociais: greves, descontentamentos, motins, etc., e também baixava-se o custo da produção dos artigos, graças a um volume menor de salário distribuído a um menor número de pessoal empregado. Ademais, as peças a produzir agora — barcos a vapor, pontes, vagões, locomotivas, máquinas têxteis, máquinas a vapor, etc. — requeriam o emprêgo de grandes quantidades de metais, bem como uma extrema exatidão na fabricação das peças, uma enorme dimensão que nem os processos artesanais, nem os das manufaturas eram capazes de satisfazer. Somente com a criação de máquinas-ferramentas para metais, capazes de produzir formas geométricas precisas, necessárias para as diversas partes das máquinas: retas, planas, círculos, cilindros, cones e esferas, é que foi resolvido o problema. A criação de uma base técnica adequada, pela fabricação de máquinas mediante outras máquinas, é que tornou possível a produção da grande indústria e sua penetração nas diversas esferas de produção, no decurso das primeiras décadas do século XIX.

Os tornos conhecidos até o princípio do século XVIII eram tornos de madeira, e, além disso, a ferramenta de corte continuava na mão do operário. Foram os mecânicos inglêses, entre os quais sobressai Henry Maudslay, entre fins do século XVIII e co-

Com o presente artigo O OBSERVADOR termina a série de estudos sôbre a História da Indústria, especialmente preparados pelo Sr. Heitor Ferreira Lima.

Trata-se de uma apreciação do capítulo que podemos chamar de moderno na questão industrial, e nêle o autor tem oportunidade de estudar igualmente alguns fenômenos sociais de monta dos dias que correm.

O OBSERVADOR está certo de ter concorrido, com êste trabalho, para uma compreensão melhor da importância econômica e social da indústria através o seu desenvolvimento histórico.

Tempo de leitura: 25 minutos.

1) Danilevsky, ob. cit. pág. 168.

meços do XIX, que criam um tôrno em que a ferramenta de corte é arrancada das mãos do operário para se incorporar à máquina.

Os tôrnos de Maudslay destinavam-se antes de tudo a elaborar partes das máquinas a vapor. Logo, porém, surgiu a necessidade de uma ferramenta para várias peças de superfície plana, dando isso origem às plainas. Em 1829 Nasmyth constrói uma fresadora para porcas exagonais. Em começos do século XIX já existiam na Inglaterra fábricas onde se produziam uma variedade de máquinas-ferramentas: tornos, fresadoras, plainas, perfuradoras, etc. E "a grande variedade de máquinas-ferramentas para o trabalho dos metais, que saíam das fábricas, encontravam emprêgo na indústria de minérios, na construção de máquinas, nas estradas de ferro, nos estaleiros, etc." (2)

A Exposição Universal, realizada em 1851, serviu não somente para demonstrar os grandes progressos alcançados pela técnica mundial, especialmente o extarordinário nível da produção de máquinas na Inglaterra, como também uma concorrência cada vez mais forte, nesse domínio, da parte dos Estados Unidos. Êsse fato pode ser compreendido examinando-se a lista das patentes concedidas pelos Estados Unidos e Inglaterra, na segunda metade do século XIX:

PATENTES DE INVENÇÃO NA INGLATERRA E NOS ESTADOS UNIDOS

	1854	1859	1864	1867
Inglaterra	2.764	3.000	3.260	3.725
Estados Unidos	1.902	4.538	5.020	13.015

A luta torna-se cada vez mais encarniçada, e, como se pode ver, vantajosa para os Estados Unidos. Começa também a surgiu na concorrência, nessa época, outro país, a Alemanha, de grande importância, disputando, com os EE. UU. e Inglaterra, a primazia na construção de máquinas. Êstes são os dados referentes às patentes concedidas nos três citados países:

PATENTES NA INGLATERRA, ESTADOS UNIDOS E ALEMANHA

	Em todos os anos até 1870	De 1870 a 1900
Inglaterra	53.408	236.459
Estados Unidos	120.573	554.371
Alemanha	9.996	(3) 124.692

3) Danilevsky, ob. cit. pág. 207.

Enquanto na Inglaterra o impulso maior para a produção mecânica das máquinas tem sua origem no setor de máquinas têxteis e de vapor, nos Estados Unidos a diretriz partiu da indústria bélica, sem falar, é claro, no transporte fluvial e ferroviário: navegação no Mississípi, construção de grandes linhas férreas, etc.

Além da guerra com a Grã-Bretanha (1812-1814), da guerra contra o México (1846-1848), da guerra de Secessão, do Sul contra o Norte (1861-1865), os Estados Unidos se encontravam, na primeira metade do século XIX, constantemente empenhados em operações militares que tinham por objetivo ampliar suas fronteiras, expulsando delas os índios. Para essas campanhas era necessária uma produção bastante desenvolvida de armas de fogo, devendo-se, por isso, melhorar a base técnica dessa indústria. Tal necessidade de abastecimento de armas conduziu à introdução de máquinas que permitissem fabricar as peças em séries. Nesse sentido teve um papel de vanguardeira a famosa fábrica Colt, construindo novas máquinas-ferramentas para a produção de armas de fogo, que logo se estendera a outros setores, determinando a mecanização em outros ramos industriais. Êsse é o caso, por exemplo, da fresadora, oriunda das necessidades armamentistas, mas que, em 1840, invade o campo da construção de máquinas de costura nos Estados Unidos, e que foi igualmente utilizada na construção de máquinas têxteis e outras mais. Na Europa imperava ainda a fabricação individual e já os Estados Unidos incorporavam e assimilavam os primeiros elementos da produção em série em vários setores de sua jovem economia.

Para tal fim foi preciso inventar máquinas automáticas especiais, capazes de responder às novas exigências da técnica. Dessa forma, então, modificou-se o caráter da divisão do trabalho; introduzem-se novos métodos de montagens, fazendo-se separadamente a armação das diferentes peças da máquina.

O emprêgo de grandes quantidades de máquinas de costura acarreta não somente sua fabricação em série, como simultaneamente idênticas modificações na elaboração de sua ferramenta: a agulha, dando origem a várias máquinas para fabricar agulhas. Karl Marx, em sua famosa obra, "O Capital", cita, como ilustrativo do progresso da produção mecanizada, o exemplo da agulha. "Segundo Adam Smith, em sua época 10 homens, recorrendo à divisão do trabalho entre êles, podiam fabricar 48.000 agulhas por dia. Mas uma máquina, 145.000 em 11 horas de trabalho. Uma mulher pode vigiar em média, o funcionamento de quatro máquinas dêsse tipo, produzindo por conseguinte, umas 600.000 agulhas por dia, ou seja, mais de 3.000.000 por semana".

As máquinas de costura, que também servem para bordar, têm seu uso generalizado e sua produção, em consequência, toma avultado incremento. Em 1853 a fábrica Willer & Wilson lançava no mercado 799 máquinas; em 1870 a mesma emprêsa produz 83.208. As conhecidas fábricas Singer totalizavam, até o ano de 1859, 23.000 máquinas de costura, e no único ano de 1870 sua produção monta a 127.833 unidades. Nesse mesmo ano, a fábrica Gow elabora 75.156; a de Grower, 57.402; a de Wilcox-Gibbs, 28.890 máquinas de costura. Nos fins do século XIX, os estabelecimentos Singer produziam anualmente, sozinhos, mais de 600.000 unidades. (4).

Ao lado das máquinas de trabalho para metais, aparecem igualmente as destinadas ao trabalho de madeira e tomam ainda incremento as prensas, forjas e outras mais.

Atualmente distinguem-se três categorias dentro da numerosa variedade de máquinas criadas pela indústria moderna:

1 — *Máquinas motrizes (motores)* — Sua tarefa consiste na criação de uma energia cinética sob a forma de algum movimento (em geral, rotativo). Compreendem as máquinas a vapor, as turbinas, etc.

2 — *Máquinas-ferramentas ou máquinas-operatrizes,* que executam um determinado trabalho útil. A êste grupo pertencem as bombas, os mecanismos elevadores, os tornos, fresadoras, perfuradoras, martinetes, prensas, máquinas têxteis e outras.

2) Danilevsky, ob. cit. pág. 206.

4) Danilevsky, ob. cit. pág. 210.

3 — *Os mecanismos de transmissão* servem para vincular os motores às máquinas operatrizes, encarregando-se de transformar e transmitir a energia cinética gerada, por meio de rodas, engrenagem, correias, polias, fluídos, etc. (5)

Tôda máquina completamente desenvolvida compreende três partes, essencialmente diferentes: mecanismo motor, órgãos de transmissão e parte executora do trabalho, ou máquina propriamente dita. A esta última incumbe o principal papel na passagem do trabalho manual ao mecanizado, na transformação das ferramentas manuais em mecânicas. Daí a definição dada por Marx: "Quando a ferramenta propriamente dita, separando-se de um homem, se fixa em um mecanismo, a máquina nasce" (6). E isto representa um grande passo na economia e na técnica, pois, transformando-se a ferramenta em órgão de uma máquina, o utensílio do trabalho liberta-se dos entraves que freiavam seu desenvolvimento, especialmente os de origem fisiológico do próprio operário, podendo, assim, aumentar sua potência, dimensões, velocidade, exatidão, etc., livremente, submetido apenas a fatôres de ordem técnica e econômica.

Entrava-se, dêsse modo, com a produção de máquinas, numa etapa superior do progresso industrial: a maquinofatura, de um imenso significado histórico na sociedade humana. Era tôda uma etapa histórico-social que se transpunha com ela: a etapa do artesanato e da manufatura.

A revolução nos transportes — O desenvolvimento, melhora, e extensão dos meios de transporte é uma consequência lógica da expansão comercial, da necessidade de levar aos mais afastados rincões da terra o produto da grande indústria e trazer de lá as matérias primas indispensáveis à produção. "Impelida pela necessidade de mercados sempre novos, a burguesia invade o mundo inteiro. E' para ela uma necessidade penetrar por tôda parte, estabelecer-se por tôda parte, criar por tôda parte meios de comunicação" (7). Representa, porém, fruto direto da evolução da técnica e do progresso industrial a que havia atingido o mundo naquela época. Sem as descobertas, invenções e aperfeiçoamentos a que os diversos ramos de atividade humana haviam chegado, não seriam possíveis as estradas de ferro e os navios a vapor, a abertura dos grandes canais e o aperfeiçoamento das estradas de rodagens. E esta melhora e extensão dos meios de transporte, propiciando o alargamento do comércio e dos negócios em geral, agiu em sentido favorável sôbre os fundamentos da sociedade, isto é, sôbre a economia, favorecendo a evolução da técnica e o desdobramento da indústria. "Cada melhora nos meios de transporte dá motivo a uma ampliação do mercado e esta é o prelúdio invariável de vastas transformações econômicas". (8)

Na era pré-capitalista tão ruíns e perigosas se apresentavam as vias de comunicação, que quando alguém devia fazer uma viagem longa, era comum preparar e deixar em ordem o testamento. Aos salteadores uniam-se os acidentes frequentes nas estradas. As viagens, por isso, requeriam paciência, saúde e fôrça física. Um humorista alemão do século XVIII recomendava as viagens como o melhor meio, depois do casamento, para se aprender a ter paciência. Os nobres, então, quando se locomoviam, a fim de evitarem os acidentes, eram sempre acompanhados por multidões de lacaios, armados de varas possantes para endireitar as carruagens nas rampas abruptas ou quando tombavam, ao mesmo tempo que para evitar os salteadores. Isso tornava penosa qualquer transferência de um para outro lugar. Acrescente-se ainda o custo dispendioso de todo transporte, encarecendo as mercadorias e fazendo com que seu preço se tornasse elevado. Custava 20 shillings, na Inglaterra, enviar uma arrôba de trigo a cem milhas de distância, por estrada, e a despesa para transporte do carvão das minas de Worsley para Manchester, a onze milhas de distância, era suficiente para fazê-lo duplicar de preço (9).

Nos começos do século XIX a Inglaterra constrói 1.000 milhas inglêsas de estradas de rodagem da largura normal de 60 pés, reformando as velhas estradas pelo Sistema de Mac Adams (10). As estradas "macadamizadas" consistiam em caminhos cobertos de uma camada superficial de pedregulhos, sem base firme de pedras grandes. Êsse sistema, ao mesmo tempo que endurecia o caminho, evitando o lamaçal, tornava-o elástico e facilitava sua conservação.

Daí por diante a abertura de estradas tornou-se uma necessidade e os governos não somente a estimularam como também criaram departamentos especializados para êsse fim. Nas três primeiras décadas do século XIX o Departamento de Obras Públicas, na Inglaterra, construiu 900 milhas de estradas e mais de 1.000 pontes na Escócia, acontecendo a mesma coisa na Irlanda. Em 1815 a Prússia possuía 2.500 milhas de estradas e em nossa época êsse total atinge a 30.000. Nos outros países o progresso foi igualmente notável.

Êste novo tipo de estradas não somente permitiu aumentar a velocidade dos veículos, como também o trânsito cresceu enormemente, proporcionando o barateamento do preço das mercadorias transportadas. Na Inglaterra, por exemplo, onde o percurso entre Londres e Edinburgo exigia quinze dias, no século XVIII, foi reduzido para setenta e duas horas. Na França, embora o progresso para as diligências pesadas fôsse mais lento, aumentou progressivamente, chegando, em 1841, à respeitável proporção de seis milhas por hora, e os veículos ligeiros, conhecidos por "malle-postes", faziam dez milhas por hora.

Até 1755 a Inglaterra carecia praticamente de canais. Naquele ano é construído em Lancashire um canal que unia Senkee-Broocard a Saint-Hellecks, e em 1754 James Breendley, o maior e mais famoso engenheiro de canais na Inglaterra, abre um canal pertencente ao Conde de Bridgewater, e em 1761 entre Manchester e Worsley. Cresceu então a importância dos canais e suas construções adquiriam grande impulso. Traçou-se uma rêde de canais em tôdas as direções e foram retificados numerosos cursos de rios. Só na Inglaterra existem 2.200 milhas de canais e 1.800 milhas de rios navegáveis; na Escócia foi construído o canal de Caledônia, que atravessa todo o país em sentido transversal, e na Irlanda igualmente figuram várias obras dêsse tipo.

A construção de canais, como as estradas de rodagens e das ferrovias, eram obras de emprêsas particulares. Os canais produziam lucros animado-

---

5) Danilevsky, ob. cit. pág. 222.

6) Ob. cit. pág. 392, vol. I.

7) Karl Marx e Friedrich Engels: "Manifesto Comunista", pág. 21 — tradução brasileira — 1945 — edições Horizonte Ltda.

8) Arthur Birnie, "História Econômica da Europa", pág. 43, Fondo de Cultura Economica — México.

9) Arthur Birnie, ob. cit. pág. 45.

10) — Mac Adams, que ligou seu nome a estas estradas, não era mais do que o financiador das suas construções, sendo seus autores os Engenheiros Telford e Metcalf.

res. O canal da Bridgewater, no primeiro ano de seu funcionamento cobriu 20 por cento do capital nêle invertido. Isso espicaçou os ânimos e criou-se uma verdadeira "febre" de construção de canais. Construíram-se muitas vêzes sem plano nem método, de forma anárquica, sem uniformidade dos traçados, etc. Esta "febre" de construção de canais levou à organização de emprêsas fictícias, que ludibriavam seus acionistas, servindo apenas para arrancar dinheiro dos incautos.

Na Bélgica começou-se a construir canais logo depois da sua independência, isto é, depois de 1830, e de tal modo se desenvolveram êsses trabalhos, que hoje a Bélgica é um dos países mais canalizados da Europa, possuindo 1.400 milhas de vias navegáveis.

Na França, depois de 1815, o govêrno elaborou um grande plano de canalização, que já em 1850 havia acrescentado 2.000 milhas ao seu sistema de navegação.

Na Alemanha igualmente, despertou interêsse a construção de canais, sendo que alguns dêles, como o de Kiel, projetado exclusivamente para fins militares, teve também uma função econômica relevante. Também dragaram-se rios, e estas obras de tal modo se revelaram profícuas, que a longitude total das vias navegáveis no interior do país, entre as naturais e artificiais, atinge a 9.000 milhas.

Nos Estados Unidos os primeiros canais são construídos em 1820 e 1835. O importante canal, que desempenharia papel de relêvo na história comercial americana — o do Eire, de 613 quilômetros de extensão, unindo Buffalo (Nova York) a Troy, sôbre o rio Hudson (nos grandes lagos) — foi construído em 1825.

Para demonstrar a importância dos canais na navegação, encurtando as distâncias entre os Continentes, vamos citar o Suez, de 162 quilômetros, construído entre 1859 e 1869, com os resultados seguintes:

	Viagem de circumvalação Km.	Atravessando o canal, Km.
Liverpool a Bombaim..	19.300	11.200
Nova York a Bombaim	21.200	15.100
Marselha a Haiphon...	23.400	14.000

O Canal do Panamá reduziu a viagem entre Nova York e São Francisco, de 24.400 para 9.800 quilômetros; de Nova York a Yokohama, de 25.000 para 16.400; de Liverpool a São Francisco, de 26.000 para 15.400 quilômetros (11).

A importância dos canais de navegação, entretanto, diminuiu com o aparecimento das estradas de ferro, sendo mesmo a culpa disso atribuída a elas. Mas, embora as estradas de ferro tenham adquirido um têrço dos canais, não reside aí a verdadeira causa. O transporte fluvial interno tem uma desvantagem: a da necessidade de frequentes cargas e descargas. E as companhias dos canais permaneceram apáticas e pouco empreendedoras, não fazendo esforços para enfrentar a concorrência das estradas de ferro, por meio de melhoramentos em seus sistemas e aumento das facilidades para o transporte por água. Tal coisa poderia ter sido feita se tivessem combinado e estandardizado seus sistemas, mas como não realizaram, foram vencidas pelas estradas de ferro.

Na evolução do transporte ferroviário deve-se distinguir três momentos de relêvo: o desenvolvimento da via propriamente dita. ou seja, dos trilhos metálicos; o desenvolvimento dos veículos especialmente adequados para correr sôbre as vias, e o desenvolvimento das locomotivas.

Desde os séculos XV e XVI se usavam trilhos de madeira para fazer deslizar sôbre êles as vagonetas. Depois de 1630 começou-se a colocar debaixo dos trilhos travessões de madeira também: os dormentes. Êstes trilhos eram utilizados primeiramente dentro das minas, e mais tarde fora delas, para transporte do minério. Com o tempo, para evitar o estrago rápido da madeira, começou-se a cobrir a superfície dos trilhos de uma camada de ferro fundido. Foi Reynolds, co-proprietário de um estabelecimento metalúrgico de Coalbruckdale quem primeiro introduziu o trilho todo êle feito de ferro fundido, em 1767; em 1776 Benjamin Koor introduz trilhos com pestanas laterais para evitar o descarrilamentos; em 1789 Jessop introduz os trilhos sem rebordos, passando as pestanas para as rodas dos veículos, como é usado até o presente momento. Os trilhos de ferro fundido estragavam-se rapidamente e também quebravam-se com facilidade, devido aos atritos do movimento e os choques frequentes das vagonetas. Foi, por isso, mais tarde, substituído pelo aço.

Durante os séculos XVII e XVIII fizeram-se numerosas tentativas de aplicar o motor a vapor para movimentar carros, porém, sempre com sucessos parciais ou sem sucesso algum. Os primeiros veículos dêsse tipo, entretanto, não andavam sôbre trilhos, mas em estradas limpas. Depois tentou-se sôbre trilhos. Em 1829, Stephenson, concorrendo a um concurso aberto pelo govêrno, constrói o "Rocket" (Foguete), que é considerada a primeira locomotiva vitoriosa. Em 1830 inaugurou-se a primeira estrada de ferro que se conhece, ligando Liverpool a Manchester. O próprio Stephenson, porém, reconheceu que sua vitória se devia às tentativas de numerosos inventores que o precederam, pois, sem o fracasso dêles ou seus meios sucessos, não teria êle alcançado o êxito que coroou seus esforços.

Os interêsses feridos dos fabricantes de carruagens, dos postos de descanso e troca de animais na estrada, dos pequenos hoteleiros das margens das rodovias, levantaram sua grita contra a ferrovia nascente. Resumindo seus argumentos, escreviam o seguinte: "As estradas de ferro impedirão as vacas de pastar tranquilamente, as galinhas de pôrem ovos, envenenarão o ar com sua fumaça infecta matando os passarinhos, tornarão impossível a conservação dos faisões e das rapôsas, queimarão as casas das imediações por onde passar, os cavalos perderão todo o significado econômico, a aveia e o trigo sofrerão depressões irresistíveis, são arruinadas as tavernas das estradas, a explosão da locomotiva matará e aleijará os passageiros". Até cientistas como Arago e estadistas como Thiers uniram-se a êsse côro de taverneiros, cocheiros e comerciantes de cavalo para combater a introdução da ferrovia.

Entretanto, as vantagens que oferecia o comboio puxado pela locomotiva a vapor foram mais poderosas do que todos os "argumentos" apresentados. A primeira destas vantagens era a velocidade. O quilômetro-hora, na França, por exemplo, era de 2 no século XVII, de 6 em 1830, de 9 em 1848, de 30 em 1853, ao ser introduzida a primeira estrada de ferro, e de 60 a 90, em 1905, com os trens rápidos. As outras vantagens eram as regularidades das viagens, a quantidade transportada, o baixo preço, a segurança, a conservação das mercadorias, etc. O custo do transporte de 1 tonelada-qui-

11) Ver Danilevsky e A. Birnie, obs. cits.

lômetro era, na França, nos fins do século XVIII, de 50 a 25 cêntimos, e depois da introdução das ferrovias baixaram, respectivamente, para 11,25, em 1845; para 6,08 em 1865 e para 5,94 cêntimos em 1885. Antes da inauguração da estrada de ferro entre Manchester e Liverpool, a diligência entre as duas cidades gastava 4 horas para cobrir o percurso e cada lugar custava 10 shillings, com a ferrovia o percurso foi reduzido para 1 hora e o preço da passagem da 5 shillings.

Com estas vantagens, o tráfego aumentou consideravelmente. Antes da estrada de ferro, o movimento de passageiros entre as mesmas cidades de Manchester e Liverpool era de 165 mil pessoas por ano e depois da ferrovia passou para 356.945, atingindo, em 1835, a 503.928 passageiros por ano.

Com o tempo, sofreram modificações e aperfeiçoamentos as ferrovias: unificaram-se as bitolas, melhoraram-se as locomotivas e os vagões em suas dimensões, pêso, capacidade da caldeira, etc., etc.

A extensão das linhas férreas existentes no mundo, passa de 332 quilômetros, em 1830, para atingir 740.478, em 1900, sendo de 1.258.279, em 1929.

A descoberta e introdução do barco a vapor é fruto do mesmo processo lento e cheio de óbices da locomotiva.

Uma das primeiras modificações importantes na navegação marítima foi a prática de forrar a quilha do navio de cobre para oferecer maior resistência às plantas aquáticas, permitindo ao mesmo tempo maior velocidade. O estudo sôbre a influência do vento e a resistência da água conduziu à construção de perfis mais convenientes. Foram igualmente eliminadas as ornamentações e construções internas inúteis, que só serviam para aumentar o pêso do barco.

Começam, depois, as tentativas de aplicação do vapor à navegação marítima, que ficou vitoriosa com a experiência do americano Robert Fulton, em 1807, com o seu barço "Clairmont", cobrindo a distância de 150 milhas, entre Nova York e Albany em 32 horas, viajando contra o vento, sem utilização da vela, com o concurso exclusivo da máquina a vapor.

Fulton, como Stephenson, não foi o primeiro a utilizar o vapor no seu invento. Teve predecessores de cujas experiências se valeu larga e admiravelmente, mas foi o primeiro em con-

FORNOS TÚNEL "ALLIED", FORNOS PERIÓDICOS, SECADORES E INSTALAÇÕES PARA INDÚSTRIAS CERÂMICAS

★

MAÇARICOS, VENTILADORES, BOMBAS E INSTALAÇÕES COMPLETAS PARA QUEIMA DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

★

Os conhecimentos da nossa seção técnica são o resultado da larga experiência adquirida por Ferro Enamel Corporation, E.U.A. no mundo inteiro.

FERRO ENAMEL S. A.

Rua Marconi, 23 - Caixa Postal 2948 - SÃO PAULO

Brasil

seguir o intento, o que em nada desmerece a sua obra.

Em 1811 o escossês Bell constrói, na Europa, o primeiro navio a vapor. E daí por diante a construção de vapores toma impulso nos dois continentes.

O "Savannah" é o primeiro barco a vapor que vai da América a Liverpool, carregado de algodão, gastando 26 dias na travessia, 18 dos quais com caldeiras acesas. Os primeiros navios a vapor utilizavam também a vela em suas viagens. Foram o "Sirius" e o "Great Western" os que conseguiram cruzar o oceano sem auxílio das velas, em 1838. Logo foram utilizados, primeiro o ferro e a seguir o aço, na construção da estrutura dos barcos. Os tamanhos e dimensões igualmente foram sofrendo modificações importantes com o correr do tempo. Em 1827 o austríaco Ressel obtém patente para o emprêgo das hélices e dois anos mais tarde, com o navio "Zivetta" realiza sua experiência vitoriosa no pôrto de Trieste, carregando a bordo 40 passageiros e desenvolvendo a velocidade de 6 milhas por hora.

Estava triunfante, dêsse modo, a navegação a vapor. As distâncias marítimas e fluviais seriam agora cobertas com rapidez extrema e completamente independente dos caprichos dos ventos e das necessidades das velas. Cristóvão Colombo gastara 70 dias para vir da Espanha à América, Franklin levara 42 dias para atravessar o oceano com seu veleiro no século XVIII. O "Savannah" cruzara o Atlântico, em 1819, em 26 dias. O "Great Western" cobria seu percurso, em 1860, em 11 dias.

Era um passo gigantesco que se dava na navegação. Mas, além da velocidade encontram-se aqui também as outras vantagens já assinaladas para o trem de ferro: aumento do volume transportado, baixa de preço nos fretes, segurança, comodidade, conservação das mercadorias, etc., etc.

A potência total dos motores utilizados no mundo, em 1870, igualava a soma de 1.853.000 HP., dos quais 1.512.000 correspondiam ao transporte; em 1885, cabiam-lhe 3.290.000 do total geral de 4.515.000 HP, o que quer dizer que 80 por cento dos motores a vapor que se construiu na época do grande florescimento industrial era destinado ao serviço do transporte. Consumiam-se enormes quantidades de metais na construção de locomotivas, trilhos, estações, túneis, pontes, etc. Somente a ponte Britânia, construída em 1850, consumiu 4.680 toneladas de ferro. Comentando êstes fatos, escreve Danilevsky: "À luz destas cifras aparece claramente o portentoso desenvolvimento da produção metalúrgica nos anos em que floresce a construção ferroviária e a dos grandes transatlânticos a vapor. Os descobrimentos dos processos Bressener e Martin-Siemens e sua marcha triunfal, coincide com o ascenso das comunicações (1860-1870), quando as velhas formas de produção de ferro e aço (pudelado) haviam se tornado em "impedimentos insuperáveis para o progresso da indústria" (12). Era a

12) Ob. cit. pág. 295.

revolução nos transportes provocando mudanças revolucionárias na metalurgia e na construção de máquinas, desenvolvendo a técnica e a capacidade industrial a um nível nem sequer sonhado até então.

Revolução na agricultura — Ficaria incompleto êste rápido esbôço da Revolução Industrial se não tratássemos, embora brevemente também, da sua repercussão na agricultura.

Os efeitos imediatos das transformações técnicas e industriais sôbre a agricultura, em largos traços, foram a destruição definitiva da comunidade medieval nas aldeias e o aumento da produção agrícola, acompanhada de novos métodos de trabalho, ou sejam, modificações profundas de ordem jurídica (sistema de propriedade) e de ordem técnico-econômica (social).

A primeira processou-se na Inglaterra pelo cerceamento das terras (enclosure movements), e despojamento e expulsão dos pequenos camponeses de suas terras, enquanto que no continente europeu deu-se precisamente o inverso, isto é, confiscação das grandes propriedades feudais, pertencentes à nobreza e ao clero e sua divisão entre os pequenos agricultores. E' o método jurídico consagrando novas formas de propriedades.

A segunda constituiu na descoberta e uso de adubos químicos para aumentar a fertilidade do solo, e construção e uso de maquinário agrícola para plantar e colhêr os frutos da lavoura. E' o processo técnico-científico moderno transformando a economia antiga de trabalho e produção nos campos. São a potassa, o fósforo, o nitrogênio devolvendo à terra as substâncias que ela entrega às plantas; são os tratores, as podadeiras, as ceifadeiras, os arados mecanizados e demais instrumentos abreviando o trabalho agrícola.

Por êstes novos processos de trabalho ocupava-se menos gente na lavoura, absorvendo a indústria, os transportes e o comércio o que saía do campo, ao mesmo tempo que a produção rendia mais e era de melhor qualidade para atender ao crescente número de operários, técnicos e funcionários que, nas cidades e centros industriais, consumiam gêneros alimentícios e matérias primas, que dia-a-dia aumentavam sua demanda.

Assim, o grande movimento social que representa a Revolução Industrial, oriunda e desenvolvendo-se nos centros urbanos, completava-se repercutindo sôbre os campos, transformando o sistema agrário em geral, desde as formas de propriedade aos métodos de trabalho e os sistemas de produção. Era um movimento de caráter universal e amplo: econômico e técnico-científico, jurídico e moral, industrial e agrícola; um movimento que mudou a face da terra e determinou modificações profundas em todos os sentidos.

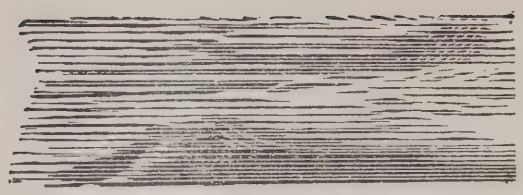
The
FIRST NATIONAL
BANK *of* BOSTON
Fundado em 1784

Depósitos, Cauções, Descontos, Cambio, Cobranças, Cartas de Crédito para Importação, Guarda de Valores, Cofres de Aluguel e todos os demais serviços bancarios.

Rio de Janeiro
Avenida Rio Branco, 18

São Paulo:
Rua 3 de Dezembro nº 50

Santos:
Rua 15 de Novembro nº 72



EMANCIPANDO A INDÚSTRIA BRASILEIRA

Com uma completa fábrica de tubos de aço soldados em pleno funcionamento no Brasil, a ARMCO Industrial e Comercial S/A. — aplicando a mais moderna técnica norte-americana — continua contribuindo para a emancipação da indústria brasileira nesse campo. A fabricação local dos tubos de aço soldados ARMCO representa para nossos empreendimentos, além de facilidade e presteza na obtenção dêsse material, diminuição do seu preço, pelo emprêgo de mão de obra e de matéria prima nacionais.

TUBOS DE AÇO SOLDADOS ARMCO

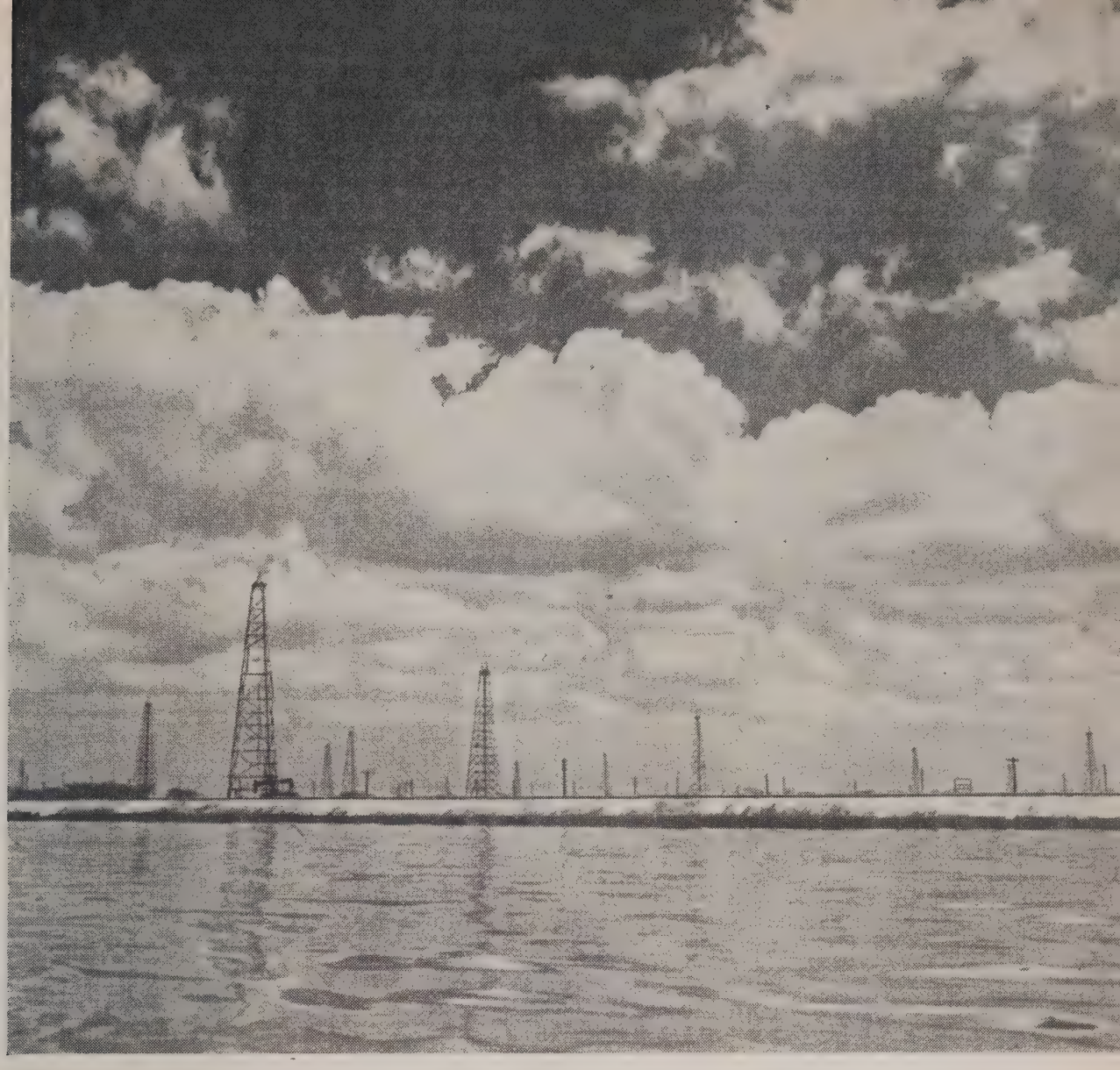
para tubulações adutoras, irrigação, "penstocks", estaqueamentos, etc., de diâmetros até 1,80 m.

Dirijam suas consultas à:

ARMCO INDUSTRIAL E COMERCIAL S/A

Rua da Alfândega, 107 — Rio de Janeiro

RIO DE JANEIRO - SÃO PAULO - PÔRTO ALEGRE - SALVADOR CURITIBA - BELO HORIZONTE ◆ AGENTES NAS OUTRAS CAPITAIS DOS ESTADOS



As tôrres de petróleo da Venezuela são o símbolo da existência de óleo na América Latina.

Produção Petrolífera Latino-Americana em Nova Fase

Geraldo Banaskawitz

DOIS acontecimentos indicam uma mudança de atitude por parte do Govêrno de Washington e das Companhias petrolíferas da grande República com relação aos centros produtores de nosso Continente. Se durante mais de uma década prevaleceu um forte ressentimento contra o chamado nacionalismo econômico das 21 Repúblicas do Sul do Rio Grande — em consequência da expulsão da Standard Oil e suas congêneres de um bom número dêsses países e sua substituição por organismos estatais — nasceu agora, nesta época de após-guerra, um novo sentimento de colaboração, impulsionado principalmente pela falta mundial de petróleo.

Com efeito, depois que a PEMEX no México, os Yacimientos na Argentina e na Bolívia tomaram o lugar das companhias anglo-saxões entre 1937 e 1938, iniciou-se uma virtual interrupção das relações, que teria tomado vulto, se a guerra não tivesse desviado a atenção das companhias inglêsas e norte-americanas dos acontecimentos na América Latina, pois as rêdes de distribuição do petróleo no mundo estão nas mãos da Standard Oil, da Shell e suas congêneres.

Mas a prolongação das hostilidades descobriu novos problemas, e o crescente aumento do consumo fêz ver que as reservas norte-americanas são insuficientes para alimentar ainda por muito tempo as necessidades da grande nação industrial. Assim, um ano, após a guerra, êsse país passou a importar uma parte de seu consumo corrente, e o desejo de assegurar as fontes suplementares de abastecimento, incitou as grandes companhias produtoras a ex-

plorar mais ativamente os campos do Oriente Próximo. Mas em caso de novas hostilidades, essas fontes estarão expostas às atividades de guerra, sendo por essa razão, vulneráveis. Restam pois as fontes da América Latina, menores em dimensão e mais acessíveis em razão das experiências negativas feitas pelas companhias no período que precedeu a guerra. Uma vez decidida a questão de exploração das fontes sul-americanas, surgiu o problema de se aceitar ou não, as organizações estatais, criadas nestes últimos dez anos, ou se se exigiria, como condição "sine qua non" de grandes investimentos, a concessão exclusiva para as companhias estrangeiras. Os debates se sucederam ininterruptamente nestes dois últimos anos, mas os acontecimentos internacionais se precipitam e a possibilidade de um novo conflito mundial, não mais parece impossível a quem quer que seja.

Num esfôrço de acelerar as negociações para a exploração das reservas petrolíferas latino-americanas, os governos e as companhias americanas esqueceram seus rancores e entraram em entendimentos diretos com a PEMEX, organismo estatal mexicano, para a participação em comum, dos campos petrolíferos dêste país. O resultado dessas negociações foi a conclusão de dois acordos entre a PEMEX e a CITIES SERVICE e a TEXAS COMPANY. A primeira dessas emprêsas, concedeu um empréstimo de US$ 10.000.000 e a segunda um outro de US$ 30.000.000, sob a forma de fornecimento de equipamentos, recebendo em troca a prioridade sôbre 50% do petróleo eventualmente produzido nas zonas exploradas. Êsse petróleo seria fornecido a preço inferior ao em vigor no mercado mundial. Os empréstimos estão sujeitos a juros de 3% ao ano.

Êste acôrdo põe um ponto final nas intermináveis disputas sôbre as expropriações feitas pelo govêrno mexicano em tempos passados. Da fase da luta aberta passou-se à de colaboração.

Um segundo exemplo no mesmo sentido, nos fornece a Venezuela. Êste país nunca praticou, dentro de suas fronteiras, uma política hostil aos interêsses petrolíferos estrangeiros, que asseguram ao seu Tesouro a mais importante fonte de renda. Mas, quando o petróleo passou a ser mercadoria rara, o govêrno de Caracas aumentou sua participação no lucro das companhias estrangeiras, principalmente sob a forma de Royalty. No ano passado, com a imposição de que êsse royalty deveria ser recebido sob a forma material, isto é, em petróleo, o govêrno venezuelano apareceu no mercado mundial como vendedor de produtos petrolíferos.

No comêço a Standard Oil e a Shell fizeram forte oposição, negando-se a abrir suas rêdes de distribuição nos mercados exteriores; mas essa resistência não teve longa duração, e a Venezuela exporta por conta própria os 35 milhões de barris de petróleo, recebendo preços sensivelmente superiors aos em vigor no mercado mundial. 3/4 das royalties de 1948 e 1949 já estão vendidas, e dentre os compradores figura também o Brasil.

Essa nova tendência das relações entre os países produtores latino-americanos e as companhias anglo-saxões, parece o prelúdio de uma forte intensificação da capacidade de produção de petróleo de nosso Continente, e é de se desejar que o Brasil se classifique entre os países produtores o mais breve possível, a fim de diminuir suas importações do precioso líquido e contribuir simultaneamente para o fortalecimento da balança de energia do hemisfério ocidental.

A produção e a existência de petróleo nos diferentes países latino-americanos é a seguinte:

PRODUÇÃO E RESERVAS (EM TAMBORES)

PAÍSES	Produção potencial anual	Estimativa das reservas petrolíferas
Venezuela	336.000.000	8.500.000.000
México	37.560.000	800.000.000
Colômbia	30.000.000	1.000.000.000
Argentina	18.900.000	260.000.000
Peru	12.000.000	180.000.000
Trinidad	18.000.000	250.000.000
Equador	1.950.000	30.000.000
Bolívia	381.000	200.000.000
Brasil	1.600.000	20.000.000
TOTAL	**456.331.000**	**11.240.000.000**

Por enquanto 65% da capacidade de refinação da América Latina, se encontram em territórios fiscalizados por grandes potências de fora. Essa capacidade é a seguinte:

REFINAÇÃO DE PETRÓLEO CRU

PAÍSES	Número de refinarias	Capacidade anual em tambores
Venezuela	10	36.000.000
Argentina	16	28.200.000
México	7	45.000.000
Aruba-Curaçao	2	180.000.000
Trinidad	2	15.000.000
Peru	3	6.000.000
Colômbia	2	6.450.000
Brasil (x)	3	2.100.000
Uruguai	1	1.800.000
Equador	2	900.000
Bolívia	2	420.000
Cuba	2	1.500.000
Chile	3	180.000
TOTAL	65	**324.240.000**
EE. UU.	395	1.500.000.000

UM POUCO DE HISTÓRIA...

A produção petrolífera mexicana começou em 1901; dez anos depois, já era o México o terceiro país produtor do mundo; entre 1918 e 1927, passou êle a ocupar o segundo lugar, sendo depois substituído nesse pôsto pela Venezuela. Neste quase meio século, que medeia entre a abertura do primeiro poço produtor, do México e as recentes tentativas daquele país para de novo interessar as companhias inglêsas e norte-americanas na exploração de seu ouro negro, lutas sem conta se travaram em tôrno do aproveitamento daquela riqueza, que parece abundar em quase todos os países latino-americanos. Tôdas as fôrças de colaboração foram tentadas no México para a exploração petrolífera, de envolta com as hostilidades contra o capital estrangeiro, que foi afinal afastado dessa atividade. A êsse respeito fornecenos, portanto, aquêle país, um precioso acervo de experiências sôbre a escala completa dos modos de exploração econômica do ouro negro. Nenhum país do mundo, talvez, possua a êsse respeito maior soma de conhecimentos que o México.

O início da exploração naquele país processou-se de conformidade com o método clássico dos "wild catters", ou seja, dos exploradores que, sem grandes preparativos de prospecções, tentavam a sorte perfurando o solo mais

ou menos intuitivamente. Duas figuras dentre êles se distinguiram, impondo-se logo de tal sorte, que em 1910, um controlava 58% da produção mexicana, e o outro os restantes 42%. O primeiro foi um inglês, Lord Pearson, e o segundo um norte-americano, Mr. Doheny. Durante a primeira grande guerra, êles começaram a ceder o pôsto às grandes companhias de Londres e New York e, ao fim das hostilidades, em lugar de Pearson e Doheny, já funcionavam no México a "Royal Shell Dutch" e a "Standard Oil". A porcentagem de fiscalização da produção era ainda sensivelmente a mesma de 1910, não representando um problema a participação do capital mexicano, porquanto não havia lugar para êle...

As preocupações das duas grandes emprêsas estrangeiras começaram em 1917, quando a nova Constituição mexicana incluiu, em seu preâmbulo, um dispositivo conferindo o direito ao Estado, de dispor dos recursos do subsolo. Esta inovação equivalia a dizer que as terras até então de propriedade das companhias não lhes eram cedidas a não ser, sob a forma de concessão, sujeitas pois, a serem retomadas se assim o entendesse o govêrno nacional. Da promulgação dessa Constituição até 1937-38, os anos se encheram de diálogos mais ou menos azedos e violentos provocados pela tese de que o govêrno deveria assumir a fiscalização da produção; essa polêmica foi-se acentuando também entre o México e as potências anglo-saxônicas, que logo intervieram nos debates domésticos mexicanos, sustentando, sem calor, o ponto de vista das grandes companhias petrolíferas.

O ponto culminante da situação que assim se criou estabeleceu-se em 18 de março de 1938, quando o Presidente Lazaro Cardenas expropriou pura e simplesmente as propriedades das 17 companhias petrolíferas estrangeiras que atuavam no México, tôdas subsidiárias da "Standard Oil" e da "Royal Shell Dutch".

A reação não se fêz esperar, e a luta, que até então se travava no interior das fronteiras mexicanas, passou para o terreno diplomático internacional. A República centro-americana bem cedo passou a sentir as consequências de seu gesto, quando, em face da especulação que se fêz no estrangeiro em tôrno das perturbações internas do país, das quais viviam cheios os jornais de todo o mundo, o turismo diminuiu sensivelmente e as exportações petrolíferas passaram a ser dificultadas pelo "boycott" organizado pelos dois grandes trustes anglo-saxões. O pobre pêso mexicano não conseguiu resistir por muito tempo; caiu rapidamente de 28 a 16 centavos norte-americanos. O último episódio dessa luta ficou em suspenso, porque, com o início da segunda guerra mundial, outros problemas surgiram, suplantando a disputa provocada pelo petróleo mexicano.

Levantou-se recentemente a questão do reinício das negociações sôbre a indenização a ser paga às duas companhias estrangeiras, em virtude da expropriação de seus bens pelo govêrno mexicano, em 1938. Essa questão ja perdeu, entretanto, muito de sua gravidade. A escassez de petróleo em todo o mundo acentuou-se tanto, que ambas as companhias procuram, a todo custo, contar com as riquezas do subsolo mexicano como reserva. Está-se em vésperas, portanto, da acomodação do problema, visto que surgem possibilidades de novas participações dos capitais estrangeiros na exploração do ouro negro.

UM MONOPÓLIO DE ESTADO

O México encontra-se agora no início de uma nova fase da exploração do "ouro negro". No princípio, sua política petrolífera foi a de "portas abertas", o que permitiu a concentração de tôda a produção nacional nas mãos de duas grandes emprêsas estrangeiras; a essa política seguiu-se a da nacionalização da indústria; parece agora que o país se encaminha para uma política de colaboração amenizada com o capital estrangeiro, a qual, sem modificar a posição conquistada pelo Estado, permita de novo certas participações de capitais de fora, possibilitando a extensão da capacidade produtora. Indubitavelmente a PEMEX manterá a herança que recebeu do govêrno em 1938; se os "wild catters" norte-americanos quiserem trabalhar no México deverão tratar da descoberta de novos poços petrolíferos. Crê o govêrno mexicano que, dêsse modo, poderá aumentar a produção petrolífera tornando de novo o petróleo um grande produto de exportação, que poderia mesmo, eventualmente, participar do abastecimento da Europa, visado pelo Plano Marshall.

São favoráveis às disposições do capital anglo-norte-americano a novas aplicações no México, principalmente diante do êxito das negociações em tôrno da regulamentação definitiva das indenizações a serem pagas às firmas inglêsas e norte-americanas que operavam naquele país. Essas indenizações serão pagas à base de 81.250.000 dólares para as companrias inglêsas, e de 23.995.991 dólares para as companhias norte-americanas. Na realidade êsse pagamento representa, para o México, uma transação extremamente favorável, pois com tal importância, que corresponde a dois bilhões de cruzeiros, adquiriu o país uma indústria petrolífera capaz de produzir 100.000 tambores diários e dotada de sete grandes refinarias. Lembremos, a título de comparação, que a Usina de Volta Redonda já custou o dôbro ao Brasil, sem que pudesse atingir ainda a metade de sua capacidade potencial de produção.

As referidas indenizações terão, na verdade, valor mais simbólico do que outra coisa; quer-se com elas passar uma esponja sôbre o passado, para se iniciar vida nova a respeito da exploração do petróleo mexicano, precisamente num instante em que o consumo mundial está muito acima da produção.

E' de se supor que, com as disposições favoráveis do capitalismo anglo-norte-americano, seja mais fácil ao México adquirir as máquinas e equipamentos que lhe são necessários para a manutenção da capacidade produtiva das instalações da PEMEX. Como se sabe, não foi possível a menor renovação do equipamento técnico dêsse organismo desde 1938.

Atualmente o Império da PEMEX conta cinco grandes campos produtivos:

REGIÃO	Número de poços	Profundidade (em metros)	Potencial da produção diária (em tambores)
Tampico	720	1.150—2.000	20.000
Distrito do Beco de Ouro	260	2.200	25.000
Poza Rica	61	7.500	72.000
Istmo	2.500	1.600—2.500	13.500

Podem-se mencionar ainda, como fazendo parte do Império da PEMEX as regiões do nordeste, onde 21 poços fornecem 2.500.000 pés cúbicos de gás.

Historicamente, a região de Tampico começou a produzir aí por 1904, quatro anos após, pelo distrito Beco de Ouro e, em 1930, por Poza Rica, hoje a mais produtiva do México. Quanto à região do Istmo, foi ativamente explorada de 1921 até 1934, quando a metade de seus poços foram fechados à espera de que o mercado se mostrasse mais favorável, compensando os custos relativamente elevados dos trabalhos naquela região, onde sua pequena produção é de diminuta rentabilidade.

Todos os campos petrolíferos estão diretamente ligados às refinarias por oleodutos, dos quais um, o que vai de Poza Rica a Atzaptzalco, nas cercanias da capital federal, eleva o petróleo a sete mil pés de altitude. Suas condições técnicas seriam semelhantes, pois, às de um oleoduto que conduzisse petróleo de Santos para S. Paulo.

As sete refinarias da PEMEX distribuem-se da seguinte maneira:

REFINARIAS DIRIGIDAS PELA "PEMEX"«

	Capacidade diária (em tambores)
Bela Vista (Vera Cruz)....	5.550
Arbol Grande (Tampico)...	23.000
Mata Redonda(Tampico)...	23.500
Ciudad Madero (Tampico).	60.500
Poza Rica.....	7.500
Minatitlan (Poza Rica)....	32.000
Atzapotzalco (Cap. Federal).	20.000

CONJUNTURA ECONÔMICA

Acompanhe a evolução da economia brasileira e mundial, lendo

"CONJUNTURA ECONÔMICA"

publicação mensal editada pela Fundação Getúlio Vargas. Nas principais livrarias, bancas de jornais, etc.

AVULSO..... Cr$ 10,00
ASSINATURA ANUAL..... Cr$ 100,00

★

INFORMAÇÕES, ASSINATURAS, ETC., NA

REDAÇÃO: Praia de Botafogo, 192

Tels.: 26-6034 – 26-6108 – 26-5877

ENDERÊÇO POSTAL: Caixa Postal, 4081

RIO DE JANEIRO

Essas refinarias que, na maioria dos casos, foram construídas sob o regime da competição, vão ser dentro em breve unificadas administrativamente pela PEMEX que, além disso, se propõe construir outra gigantesca instalação perto de Tampico.

A disposição de tão grandes quantidades de combustível representa um considerável auxílio aos planos governamentais. Procedendo-se à base da energia produzida pelo petróleo, a industrialização nacional vem sendo mais fácil no México do que em outros países da América do Sul, que à falta de outros combustíveis, se utilizam da lenha como fonte de energia. A posição mexicana é particularmente favorável, pois seu consumo interno de produtos petrolíferos é já considerável, tendo feito progressos notáveis a diversificação da produção. O mesmo não se pode dizer de outros grandes produtores de petróleo da América Latina, sobretudo da Venezuela, cuja dependência econômica do estrangeiro é, por isso, muito mais acentuada. O México está, portanto, em condições, presentemente, de executar sua projetada manobra tendente a atrair capitais estrangeiros, sem perigo para a autonomia de sua jovem e florescente indústria.

A VENEZUELA OBRIGA AS COMPANHIAS PETROLÍFERAS A CONSTRUIR REFINARIAS

Vendo-se a braços com todos os problemas inerentes a uma economia pouco diversificada, dependente praticamente de uma única produção, o govêrno de Caracas tem sido pelo menos tão assaltado por preocupações quanto o nosso govêrno ao tempo da monocultura cafeeira. Mas entre estas duas economias — a do café e a do petróleo — esta última é sem dúvida mais maleável, pois associando-se estreitamente a tôdas as fases de industrialização, e tendo o petróleo valor intrínseco superior ao do café, oferece ao país produtor vantagens consideráveis, do que não é capaz, em outros casos, mesmo uma economia mais diversificada. Mas resta saber se a penetração de poderosas companhias estrangeiras deixa ao govêrno nacional liberdade para seguir sua própria orientação no sentido de dar ao país os benefícios que a exploração petrolífera pode proporcionar.

No caso da Venezuela, são tão cordiais as relações entre as autoridades e

as companhias petrolíferas, que é possível ao Estado impor ao capital estrangeiro obrigações que favoreçam a política da industrialização do país.

A Venezuela, que é ainda o maior exportador de petróleo bruto da América Latina, projeta passar progressivamente à exportação de petróleo refinado. De acôrdo com seus planos, dentro de uma década, as suas exportações de petróleo refinado e bruto serão feitas na proporção de 3 para 1. Como a produção nacional alcança o gigantesco total de 400 milhões de tambores anuais, é fácil imaginar o vulto do programa de construções de refinarias que o govêrno de Caracas vem projetando. A execução dêsse plano, e sobretudo seu financiamento, ficarão, é claro, a cargo das companhias concessionárias.

Até o presente momento, o petróleo bruto dos campos venezuelanos é enviado a Aruba e Curaçao, nas Índias Ocidentais Holandesas, onde duas das maiores refinarias do mundo — de propriedade, respectivamente, da Shell e da Standard Oil — o beneficiam para em seguida encaminhá-lo aos mercados mundiais.

Não há dúvida de que, com esta antiga separação de trabalho entre a Venezuela — onde se procede unicamente à extração do petróleo — e Curaçao e Aruba, onde o produto é refinado, a melhor parte dos benefícios fica com a possessão holandesa. Desde que essa industrialização possa ser feita no próprio país, passará o Estado a receber benefícios suplementares. Além disso, a Venezuela se aproximará mais dos mercados externos pois a exportação do produto industrializado passará a ser feito, de preferência, dos portos nacionais, em vez de seguir primeiro para Trinidad.

O plano do govêrno venezuelano está no início, apenas, mas sua execução não tardará, pois a imposição está em vias de ser feita às companhias petrolíferas estrangeiras. A "Creole Company" deve construir uma refinaria no valor de 1.300.000.000 de cruzeiros (650 milhões de dólares) na região de Amuay, ao passo que a "Shell" construirá em Puerto Cardon outra refinaria no valor de 900 milhões de cruzeiros (450 milhões de dólares). A construção da primeira deve estar concluída em 1952 e da segunda em agôsto de 1950. São previstas multas, em caso de atraso na construção.

Os benefícios que à Venezuela decorrerão dessas obras estarão em relação com o seu próprio custo. Gastar-se-á nelas o equivalente à quinze orçamentos anuais do nosso Conselho Nacional do Petróleo. Não precisamos citar outros exemplos para demonstrar as enormes somas de capital necessárias ao equipamento da indústria petrolífera.

Daremos a seguir um quadro sôbre a produção dos campos petrolíferos venezuelanos:

CAMPOS PETROLÍFEROS

VENEZUELA ORIENTAL

	N. de Poços	Capacidade de produção anual em tambores
CAMPO LAS MERCEDES		
"S/A Petrolifera Las Mercedes"	8	2.250.000
CAMPO LIAMARE		
"Mene Grande Oil co"	2	450.000
ZONA DE SÃO JOAQUIM		
CAMPO EL ROBE		
"Creole Mene Grande"	12	2.400.000
CAMPO SANTA ROSA		
"Mene Grande"	6	450.000
CAMPO SÃO JOAQUIM		
"Creole /Mene Grande"	26	3.600.000
CAMPO GUARIO		
"Socony — Vacuum Oil"	8	2.400.000
CAMPO SANTA ANA		
"Mene Grande"	3	360.000
CAMPO RINCON LARFO		
"Texas Petroleum"	2	900.000
CAMPO ANACO		
"Socony-Vacuum"	1	240.000
ZONA DE OFICINA		
Campo de Oficina	258	12.900.000
Campo de Guara	51	10.800.000
Campo de Leona	28	3.000.000
Campos de Yopales, Merey e Aventazon	20	450.000
ZONA DE JUSEPIN		
CAMPO JUSEPIN		
"Creole Petrol"	180	12.600.000
CAMPO MULATA		
"Creole /Pantepec"	82	5.400.000
CAMPO DE MURI		
"Creole Co"	24	1.800.000
CAMPO DE SANTA BÁRBARA		
"Cia. Consolidada"	110	12.600.000
ZONAS ISOLADAS		
CAMPO DE QUIRE QUIRE		
"Creole Co."	310	14.100.000
CAMPO DE TEMBLADOR		
"Creole Mene" — Grande/Pantepec	79	2.400.000
CAMPO DE PEDERNALES		
"Creole"	8	1.500.000
	1.196	**92.100.000**

Os dados do quadro acima correspondem à situação em fins de 1946, entretempos os grupos da "Shell" e da "Standard Oil" trabalhando na Venezuela investiram perto de 150.000.000 de dólares para aumentar a capacidade de produção. Sua palavra de ordem no momento é obter no hemisfério ocidental tôda a quantidade de petróleo de que necessitaria, em caso de guerra. E para atingir êsse objetivo, nenhum investimento, por maior que seja, lhes parece impossível.

Essa disposição das companhias anglo-saxônicas é sem dúvida nova, e far-se-á sentir mesmo nos países de nosso continente, como o nosso onde a produção petrolífera é ainda incipiente. Uma vez que os interêsses das companhias pré-citadas coincidem com as do Brasil, na presente fase, e que pode ser resumido no seguinte "slogan": aumentar a produção do precioso líquido "A TODO CUSTO", seria um indício de boa política, encontrar uma base de colaboração.

Posição Mundial do Algodão

O USO do algodão para fins industriais teve origem na Ásia em princípios da era cristã. No entanto, somente na idade moderna passou o algodão a ser conhecido e utilizado pelos povos europeus, graças aos viajantes e exploradores do Oriente.

De início, o uso dessa fibra não tomou grande vulto na Europa em virtude das dificuldades que existiam para transportá-la das regiões produtoras da Ásia, e, também, por não apresentar o continente europeu condições ecológicas favoráveis ao seu desenvolvimento. Só com a melhoria dos transportes, tornou-se possível a importação, principalmente, das possessões turcas situadas às margens do Mediterrâneo. Paralelamente a êsse movimento de importação foi tentado o cultivo na Itália e na Espanha, ensejando essas providências o nascimento da indústria têxtil na Inglaterra e em outros países da Europa.

No entanto, os conquistadores da América, foram unânimes em afirmar a existência do algodão no continente americano, onde já era conhecido e utilizado pelos nossos indígenas. Nas Antilhas, foi encontrado um tipo de algodão com ótimo comprimento de fibra, determinando esta particularidade, grande interêsse pelo produto que, não obstante o custo elevadíssimo do transporte era remetido em grande escala aos centros consumidores da Europa.

ATUALIDADE BRASILEIRA

No momento em que as perspectivas de um maior consumo de fibra dominam as relações do mercado mundial, a produção brasileira de algodão entrou em declínio batida por circunstâncias diversas. O volume das safras, que atingiu seus níveis mais altos nos anos da guerra, quando não havia possibilidade de dar escoamento satisfatório, obrigou o armazenamento de estoques, numa operação para a qual não tínhamos a necessária resistência econômica. Terminada a guerra, transformada a política nacional pelos acontecimentos de fins de 1945 e a posse do novo govêrno em começos de 1946, a orientação de severas economias levou-nos à suspensão dos financiamentos, ferindo de cheio a cotonicultura no instante preciso em que ela deveria ter dado o máximo, desde quando iríamos começar a escoar os excedentes exportáveis estocados.

A guerra, por seu turno, teve influências ponderáveis na composição do mercado internacional do algodão; o Brasil, que era fornecedor destacado da Alemanha, da Itália e do Japão, está até hoje sem concorrer com os demais fornecedores no abastecimento do primeiro e do último dêstes mercados, que vêem recebendo exclusivamente a fibra norte-americana. As nações nossas aliadas no curso do conflito e que até 1939 compravam a fibra brasileira, em face de sua condição econômica e das esferas monetárias, transferiram suas compras quase inteiramente para a órbita dos Estados Unidos. O grande mercado do algodão brasileiro chegou assim a ser Espanha, país com que a nossa balança comercial vem desde muito em regime de saldos crescentes para nós, numa margem desproporcional, o que importará naturalmente, dentro de algum tempo, numa recomposição de ajustes de pagamento.

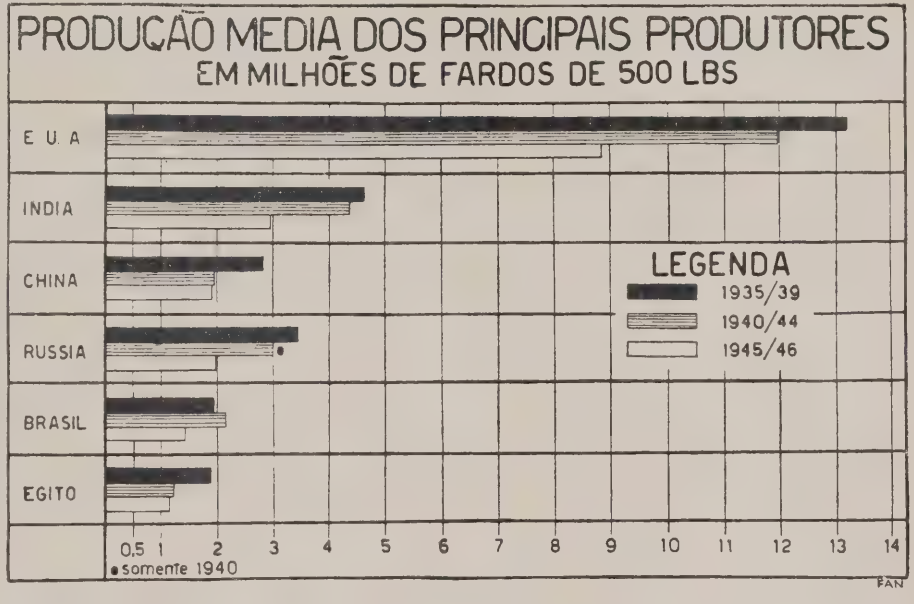
Não obstante estas circunstâncias, vendemos todo o nosso estoque, tendo realizado negócio altamente vantajoso que, infelizmente, pouco ou nada beneficiou ao produtor ou ao beneficiador, de vez que as reservas de fibra estavam em poder do govêrno.

As safras desceram da ordem de 500.000 para menos de 200.000 toneladas; sem bem que suficientes para atender ao consumo interno, não bastam para influir, como vinham influindo, na exportação nacional, onde o algodão ocupa o segundo lugar dentre os mais importantes produtos com que negociamos.

Para que se atente ao declínio havido nas vendas de algodão, basta registar que, enquanto nos primeiros oito meses de 1946 exportáramos 233.781 toneladas, em igual período do ano passado embarcamos 214.080, entre janeiro e agôsto do ano corrente somente vendemos 186.008 toneladas. Em meiados do ano corrente liquidamos os estoques e isto define a previsão de que, em 1949, não poderemos contar com o algodão na iminência em que vinha se mantendo.

A oportunidade de bons negócios, porém, poderá determinar uma reação, caso se efetive o amparo do govêrno aos produtores. Neste passo, espera-se que somente São Paulo, o Estado maior produtor, no ano agrícola 1948-1949, volte a produzir um volume superior a 200.000 toneladas.

Esta é, em linhas gerais, a posição do Brasil no mercado algodoeiro mundial.



Foi, justamente, com os algodões produzidos nas Antilhas, no Brasil e na Índia que se movimentaram as indústrias têxteis no século XVII e da maior parte do século XVIII.

AS DESCOBERTAS MECÂNICAS DO SÉCULO XVIII

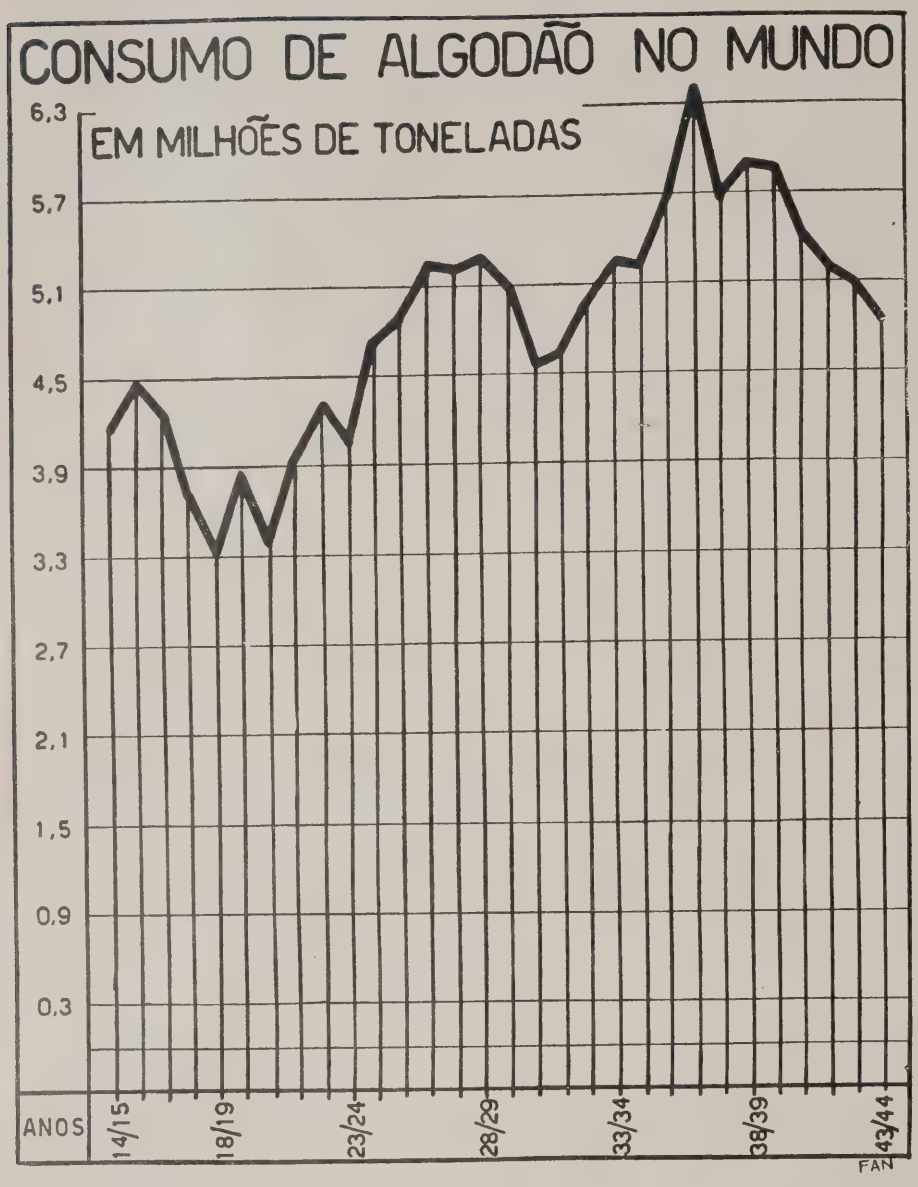
Grandes descobrimentos registraram-se em fins do século XVIII, no continente européu. Na Inglaterra, foram notáveis os aperfeiçoamentos introduzidos nas máquinas de fiação e tecelagem, ensejando, dêsse modo, produções abundante e baratas, que permitiram desfrutasse aquêle país uma situação privilegiada na indústria têxtil.

Com o progresso industrial e consequente aumento de produção das fábricas, criou-se o problema de abastecimento da matéria prima que, a princípio, se procurou solucionar com as importações da Índia, que não foram satisfatórias.

Daí, ter atingido, já em 1791, a exportação do nosso continente para a Europa a cifra de 46.000 toneladas de algodão, participando o Brasil com 10.000 toneladas, enquanto a exportação dos Estados Unidos, alcançou apenas 870 toneladas.

Êsse país que não fazia muito havia se tornado independente, olhava com grande interêsse o próspero comércio algodoeiro. No entanto, os algodões dominantes na época — o "Sea Island", das Antilhas e o "arboreo" do Brasil — de sementes nuas e, por isso mesmo, de fácil descaroçamento, não encontravam condições favoráveis na terra de "Tio Sam" para os grandes empreendimentos. Um outro tipo de algodão, o "Upland" medrava, no entanto, com grandes possibilidades nas terras daquele país, principalmente, na região Sul. Mas, êsse tipo de algodão em virtude de suas fibras serem muito prêsas as sementes, que por isso mesmo, tinham que ser arrancadas com certo sacrifício, à mão, não permitia uma concorrência vantajosa com os outros tipos de algodões que dominavam os mercados consumidores da época.

Em 1793, porém, foi inventado, nos Estados Unidos, por Ely Whitney o descaroçador de serras e que resolveu o problema do descaroçamento dos algodões do tipo "Upland", causando uma verdadeira revolução nos centros produtores dessa malvácea nos Esta-



dos Unidos. Graças a essa descoberta, conquistou aquêle país, em poucos anos, o domínio do mercado europeu com graves prejuízos para a exportação brasileira que, na época, abastecia a indústria inglêsa com o algodão tipo "Pernambuco", cotado a mais de 1 dólar por libra, enquanto que o produto americano passou a ser oferecido a 17 centavos, expulsando-nos, dêste modo, do mercado mundial.

O invento de Whitney permitiu exportar algodão barato e em grandes quantidades, dando lugar ao extraordinário crescimento da produção norte-americana que se foi elevando de 870 toneladas, em 1791, à 21.700 toneladas, em 1801, até alcançar a surpreendente cifra de 208.000 toneladas, em 1834, enquanto que ia baixando as produções da América do Sul, do México e das Antilhas, cujo volume total nesse último ano, mal atingiu a 33.100 toneladas.

Acontece, porém, que novos progressos se registraram nas máquinas de fiação e tecelagem permitindo produções cada vez mais abundante e mais barata das manufaturas de algodão o que fazia com que o seu consumo aumentasse constantemente, provocando, destarte, uma maior procura dêsse têxtil. Os Estados Unidos, souberam tirar partido dessa situação, chegando mesmo a dominar o mercado da matéria prima para indústria algodoeira mundial por quase todo o século XIX; registrando-se, apenas, durante a "guerra de Secessão", acentuada queda na exportação para a Inglaterra, principalmente, que de 505 mil toneladas em 1860, baixou para 7.700 toneladas em 1862, determinando êste fato a histórica "fome de algodão", cujas consequências foram desastrosas à vida econômica européia. Terminando o conflito, retomaram os Estados Unidos o seu predomínio; no entanto, a expansão manufatureira exigia maiores suprimentos de matéria prima o que levou os países industriais a fomentar a cultura em outras regiões do globo com o fim de se libertarem da influência e domínio do algodão norte-americano. Não obstante as medidas tomadas, continuaram os Estados Unidos contribuindo com cêrca de 60 por cento da produção total de algodão do mundo, até há bem pouco tempo.

CONSEQUÊNCIAS DA CRISE DE 1929

Com a crise mundial registrada em 1929 sofreu o algodão nos Estados Unidos forte depressão, chegando os seus preços a baixarem de 20 centavos a libra para 5 centavos, enquanto que o custo médio de produção era de 9,1 centavos. Em face dessa situação procurou o Govêrno Federal solucionar o problema com a elevação artificial dos preços, lançando mão das seguintes providências: retenção fora do mercado de grande parte dos estoques existentes e das colheitas, mediante empréstimos especiais; pela limitação dos cultivos mediante restrição de área e destruição de cultura, de acôrdo com leis reguladoras dessas medidas e asseguradoras dos legítimos interêsses do lavrador. Assim contribuíram os Estados Unidos para uma maior expansão algodoeira mundial, graças a elevação dos preços e procura do produto de outras origens que não a norte-americana.

No quadro a seguir podem-se apreciar os resultados colhidos pelos Estados Unidos com a sua política de elevação artificial dos preços do algodão.

Como se pode verificar no quadro referido, houve uma grande expansão algodoeira em outros países, motivada, em grande parte, pela política de elevação de preços adotada pelo Govêrno americano, a qual muito contribuiu para estimular outros centros produtores dessa malvácea, notadamente, o Brasil que ajudado pela desvalorização da moeda conseguiu galgar melhor colocação entre os países grandes produtores.

O ALGODÃO NO FUTURO

Mais de 60 por cento das fibras consumidas no mundo são obtidas dos algodoeiros que se alastram entre os paralelos de 35º a 40º de latitude Norte e de 30º a 35º de latitude sul,

abarcando mais de 60 centros produtores. No entanto, se analisarmos a situação geral do mundo, neste particular, verificamos que para uma população de 2.118.000.000 de almas correspondente a média dos anos de 1935 a 1939, a produção média, em igual período, dêsse têxtil mal atingiu a 6.082.000 toneladas o que corresponde a 2,87 quilogramas por habitante, o que é incontestavelmente um índice muito baixo. Mesmo em países adiantados existe infraconsumo dessa matéria prima, determinando uma verdadeira fome de vestiário e concorrendo assim para que mais da metade da população mundial viva semi-nua.

Se conseguíssemos elevar o consumo médio mundial dessa fibra ao nível argentino que é de 5,4 kg. "per capita" ou ao norte-americano de 14,5 kg. necessitaríamos no primeiro caso, na base de uma população atual de ..... 2.250.000.000 de almas, de ..... 12.150.000 toneladas e de 32.625.000 no segundo caso. E no entanto, se estima a safra 1947-48, em apenas ..... 6.500.000 toneladas!

Em face das cifras apresentadas, poderemos concluir pela ausência absoluta do perigo da superprodução, desde que os atuais estadistas mundiais cumpram as suas promessas de melhorar o nível de vida de seus povos, dando-lhes os recursos necessários a uma existência mais digna e mais humana.

Nestas condições torna-se evidente a necessidade de se proporcionar uma maior expansão algodoeira mundial, visando oferecer aos povos de todos os continentes os suprimentos mínimos de algodão para que se lhes torne possível a elevação do seu ridículo consumo "per capita".

E para onde apelar? E' o que veremos em seguida.

Iniciando a nossa análise pelo líder algodoeiro mundial que são ainda, sem dúvida, os Estados Unidos, acreditamos não dispor mais êste país de condições que lhes permitam, de futuro, uma maior expansão dos seus cultivos em bases econômicas e capaz, por consequente, de suportar concorrência honesta nos mercados internacionais notadamente do Brasil, cujas possibilidades neste particular são incalculáveis.

Os Estados Unidos, cuja produção máxima registrada, nesses últimos 10 anos, foi de 4.108.000 toneladas, em 1937-38, não conseguiram, até agora, alcançar a casa dos três milhões de toneladas e, acreditamos, jamais alcançarão aquêle nível de 37-38, porquanto, o custo elevado de sua produção não lhe permitirá concorrer com outros centros algodoeiros cujos padrões de vida dos seus habitantes muito se distanciam do norte-americano.

E tanto isto é verdade que, os Estados Unidos, não obstante os compromissos assumidos em convênios e acôrdos econômicos mundiais, lançaram mão de medidas injustas e vexatórias, para com os seus competidores nos mercados internacionais, tal como o subsídio à exportação para que pudesse assim, o seu produto acompanhar os preços de outros países.

PRODUÇÃO E CONSUMO DE ALGODÃO NO MUNDO E NOS ESTADOS UNIDOS

ANO	PRODUÇÃO TONELADAS		CONSUMO FORA DOS EE.UU. TONELADAS	
	Est. Unidos	Outros Países	Algodão dos EE.UU.	Algodão de Outros Países
1929/30	3.214.000	2.610.000	1.565.000	2.504.000
1930/31	3.021.000	2.660.000	1.295.000	2.428.000
1931/32	3.707.000	2.331.000	1.688.000	2.210.000
1932/33	2.819.000	2.482.000	1.817.000	2.197.000
1933/34	2.829.000	3.008.000	1.784.000	2.531.000
1934/35	2.089.000	3.073.000	1.293.000	3.069.000
1935/36	2.307.000	3.497.000	1.362.000	3.230.000
1936/37	2.688.000	4.135.000	1.155.000	3.765.000
1937/38	4.108.000	4.261.000	1.123.000	3.609.000
1938/39	2.590.000	3.719.000	978.000	3.715.000
1939/40	2.562.000	3.704.000	1.132.000	3.351.000
1940/41	2.724.000	3.434.000	497.000	3.150.000
1941/42	2.329.000	4.262.000	268.000	2.855.000
1942/43	2.779.000	2.915.000	252.000	2.719.000

Excluída, destarte, a possibilidade dos Estados Unidos atenderem às necessidades sempre crescentes do comércio mundial do algodão, teremos, então, de recorrer à Ásia, à África ou à América Latina, em busca dessa matéria prima de que tanto carece a humanidade.

Com relação à Ásia, não acreditamos na possibilidade da sua expansão algodoeira, porquanto a maior parte das suas terras cultiváveis terão de ser utilizadas na produção de gêneros alimentícios e que constitui o problema máximo da sua densa e subnutrida população.

No que toca à África, a julgar-se pelo seu maior centro produtor que é o Egito, muito pouco pode-se esperar uma vez que o cultivo algodoeiro ocupa todo o espaço disponível para irrigação e as necessidades de gêneros alimentícios dêsse povo aumenta com o crescimentò da sua população. Nessas condições restariam o Sudão, a Uganda, a Abissínia, o Congo Belga, etc., cujas possibilidades vêm sendo estudadas pelos inglêses, através da British Cotton Growing Association, entidade semi-oficial, desde 1901, sem resultados apreciáveis.

Assim, restaria a América Latina como centro mais promissor à expansão algodoeira que se faz mister para atender às novas necessidades do consumo mundial.

Acontece, porém, que dos países considerados até agora como produtores dessa matéria prima em condições de concorrer nos mercados internacionais e que são o México, o Peru, a Argentina e o Brasil, somente os dois últimos apresentam maiores possibilidades algodoeiras porquanto as produções do México e do Peru são obtidas, em sua maioria, de culturas irrigadas o que limita consideravelmente a sua extensão e capacidade de produção futura.

E êste fato não tem passado despercebido dos norte-americanos que sentindo já escapar-lhes das mãos o cetro algodoeiro, não ignoram que o seu herdeiro provável está oscilando entre o Brasil e a Argentina, sendo que o nosso país, dispõe, sem dúvida alguma, de condições mais favoráveis para ocupar a liderança do mercado internacional, assim queiram os homens do Brasil dar organização ao mais importante e promissor de todos os nossos produtos exportáveis — o algodão — quer sob a forma de matéria prima ou manufaturado.

HISTÓRIA

A fotografia acima foi tomada no primeiro embarque da mamona convenientemente classificada. Ao lado, o fruto que vale uma riqueza e que no Brasil ainda é tratado colonialmente.

Importância da Mamona

EXISTE no Brasil, em forma de arbusto, ao longo das praias, à beira dos caminhos, nas proximidades das casas e às margens dos córregos, uma grande riqueza. Nascida espontaneamente, em estado semi-selvagem, a mamoneira poderá ser encontrada em tôdas as partes do território nacional.

Foi justamente aproveitando essa facilidade e tendo em vista o valor inestimável da mamona no setor econômico do país, que se buscou criar entre nós uma grande cultura dessa planta, cujas variedades são inúmeras, embora admita-se uma única espécie, a Ricinus comunis L.

A sua origem ainda não é bem conhecida, acreditando uns tenha sido da Índia, enquanto que outros julgam-na oriunda do império abissínico, no continente africano.

Segundo o Professor Gustavo E. Espangeberg, da Faculdade de Agronomia de Montevidéu, os tipos comerciais da mamoneira, dividem-se em dois grandes grupos:

a) — sementes grandes, de variedades zanzibar (Ricinus comunis, var. zanzibarinus) cujos grãos têm cêrca de 16 mm. de comprimento.

b) — ao que o comércio denomina, segundo as origens das principais exportações: sementes de Bombaim, que têm mais de 10 mm. de comprimento.

Entre êsses dois grandes grupos existem numerosas formas biológicas, cujas amêndoas compreendem tôda escala de tamanhos, sendo que o seu teor em óleo varia de 30 a 60%.

A classificação, entretanto, sob o ponto de vista econômico, finalidade, aliás, dêste trabalho, oferece destaque às seguintes variedades:

Ita — R. C. 1: Ricinus comunis.
Ita — R. C. 4: Ricinus comunis.
Ita — R. S. 1: Ricinus Sanguinius.
Ita — R. V. 1: Ricinus Viridis.

UTILIDADE

O aproveitamento industrial da mamoneira é feito através de seus grãos, cujo formato e tamanho dependem da variedade cultivada.

Em face da larga aplicação e utilidade do óleo de rícino, isto é, do óleo que se extrai dêsses grãos, advém a situação privilegiada que a mamoneira ocupa na economia mundial. O rícino, além das suas finalidades na medicina, é aplicado não só como lubrificante, mas também na indústria de sabão, tintas, explosivos, etc.

As tortas resultantes dos resíduos da extração do óleo, são aproveitadas como fertilizantes. Além disso, a própria haste da planta fornece a celulose para a fabricação de papel e matéria prima para certos tecidos, enquanto que as fôlhas são aproveitadas para alimentar o bicho da sêda e como auxiliar de notável valor, na forragem das vacas, durante o período de lactação.

Mas, a maior importância da indústrialização da mamona, consiste no emprêgo do seu óleo nos motores de aviação, graças à resistência que oferece à congelação e ao aquecimento, pelas propriedades de aderência e viscosidade que possui.

O óleo de rícino é incolor ou verde-amarelo, muito viscoso, facilmente solúvel no álcool e insolúvel no ácido acético. As suas características, embora variando de acôrdo com o material analisado, apresentam mais ou menos o seguinte:

Côr	Extração a frio amarelo claro		Extração a quente amarelo e escuro reflexo e verde	
Densidade a 15° C	0,958	0,960	0,950	0,962
Viscosidade Egler a 50° C	15,3	16,2	16,5	17,7
Acidez livre em ácido oleico	0,6 a	1,0%	1,3 a	2,5%
Índice de soporificação	178 a	184	178 a	184
Insaponificável	0,3 a	0,7%	0,7 a	1,0%
Solubilidade no álcool	Completa		Completa	
Índice de Iodo	83	84	84	85,2

A extração do óleo de rícino é feito utilizando-se as prensas hidráulicas. Quando se deseja obtê-lo para fins medicinais, retira-se primeiramente a casca dos grãos.

As análises conhecidas não permitem uma comparação geral das bagas utilizadas, mas tendo-se em vista os fins industriais a que se destinam, podem ser igualadas, desde que a sua riqueza em substâncias gordurosas se aproximem. A mesma variedade apresenta percentagens diferentes de óleo, conforme a procedência, que é, aliás, sempre maior quando colhida na zona tropical. Daí a necessidade de se cuidar não só da seleção das variedades a serem cultivadas, mas também do local onde se deseja fazê-lo. As amêndoas apresentam geralmente 70% dos grãos e a casca os 30% restantes.

PRODUÇÃO BRASILEIRA

A mamona é cultivada em quase todo o território brasileiro, chegando a ser uma riqueza espontânea em algumas regiões do país. Os Estados de Ceará, Pernambuco, Bahia, S. Paulo e Minas são os seus maiores produtores.

A sua cultura tem sido bastante intensificada no último decênio, mas, apesar disso, a produção não conse-

NA MAMONA, A RIQUEZA PROVÉM DO ÓLEO

Neutralização, clarificação, filtragem e desodorização dos óleos. *Aqui a operação referida alcança seu ponto culminante.*

guiu ser aumentada, em face dos decréscimos observados nesse cultivo, em alguns dos dezenove Estados produtores.

Em 1937, o Brasil possuía uma área plantada de 143.017 hectares, que se manteve mais ou menos estacionária, com tendências para a baixa, até 1942. A partir dêsse ano, evoluiu novamente o cultivo da mamona em diversas unidades da Federação nacional, principalmente em São Paulo, Minas e Ceará.

Verifica-se da tabela n.º 1 o seu grande progresso no Ceará e em São Paulo, onde as áreas de plantação tiveram um aumento de 100 e 288%, respectivamente.

O volume da produção em 1937, era de 167.328 toneladas. Decresceu nos dois anos subsequentes, para elevar-se em 1941, quando atingiu 173.011 toneladas. No ano seguinte, caiu para 129.499 toneladas.

Pode-se afirmar que o volume físico da produção nacional, no decênio considerado, foi sempre oscilante. Em 1947, o Brasil produziu menos mamona que há dez anos atrás ou seja em 1937. Êsse fato, provocado como se viu pela queda da produção em alguns Estados, teve certas compensações na técnica dêsse cultivo e na qualidade dos grãos obtidos.

O valor da produção, entretanto, ao contrário do que se tem passado com o seu volume físico, manteve-se numa escala ascendente desde 1937. O custo da tonelada, que naquela ocasião era de 465 cruzeiros, atingiu 935, em 1946. Atualmente, o seu custo médio pode ser avaliado entre 1.000 e 1.200 cruzeiros, o que demonstra a valorização dêsse produto.

As bagas paulistas, dada as necessidades da indústria local de óleo, adquirem ótimas cotizações naquela praça, fato êsse que tem contribuído para o fomento do cultivo da mamona naquela unidade nacional.

Ainda não é conhecida a produção para 1948, todavia, estimativas de procedência norte-americana prevêem uma safra de 193.000 toneladas, concorrendo S. Paulo, com com 82.700 ou seja cêrca de 42,3% do total. (Tabela n. 2)

PRODUÇÃO MUNDIAL

A falta de elementos estatísticos não permite seja dado aqui, uma cifra exata da produção mundial de bagas de mamona. Entretanto, os resultados parciais colhidos pelo Instituto Internacional de Agricultura, sediado em Roma, facilitam uma estimativa aproximada, que poderia ser expressa em 500 mil toneladas anuais.

O Brasil apresenta uma produção de 145.000 toneladas, a Índia 135.000, a Rússia 120.000 e o México. 9.000. Os demais países produzem quantidades bastante menores, segundo se pode verificar na tabela n.º 3.

Não obstante o valor conquistado nos últimos anos pelo óleo extraído dos grãos da mamona, a produção mundial parece haver caído um pouco em 1947 ou ainda, o que seria mais grave, o rendimento médio dessa cultura.

A área cultivada não incluída a da URSS, é de cêrca de 800 mil hectares. A Índia possuindo uma área correspondente a 600.000 hectares, tem a produção menor que o Brasil, o que se explica por um rendimento também inferior. A nossa área cultivada é de 185.000 hectares, sendo que o rendimento atinge uma tonelada por unidade (Tabela n.º 3).

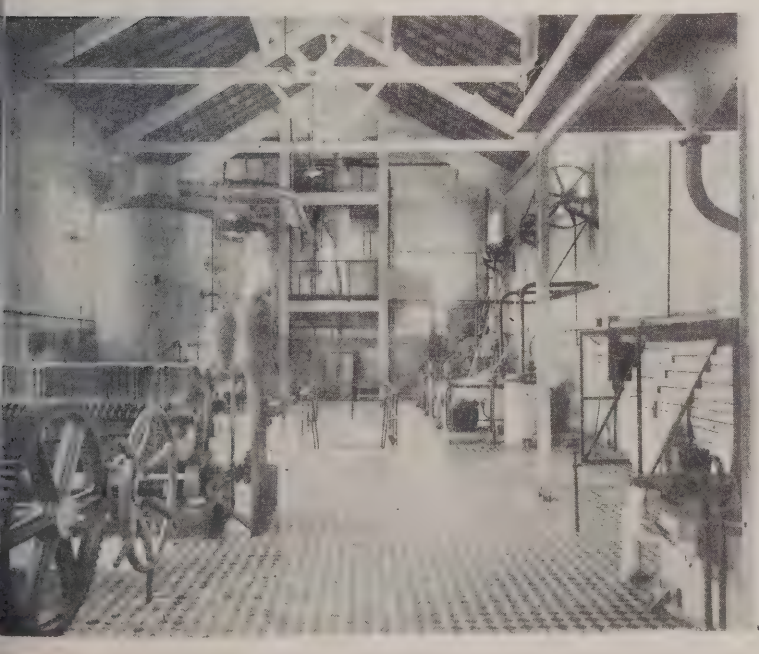
Alguns países europeus têm tentado o cultivo da mamona. Os seus resultados, porém, não são muito auspiciosos e somente na Itália e Hungria essas experiências coroaram-se de um limitado êxito. Entretanto, as quantidades produzidas não ultrapassaram de 12.000 toneladas anuais e êsses países continuam recorrendo às importações, a fim de completarem as quantidades de que necessitam para as suas indústrias.

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA

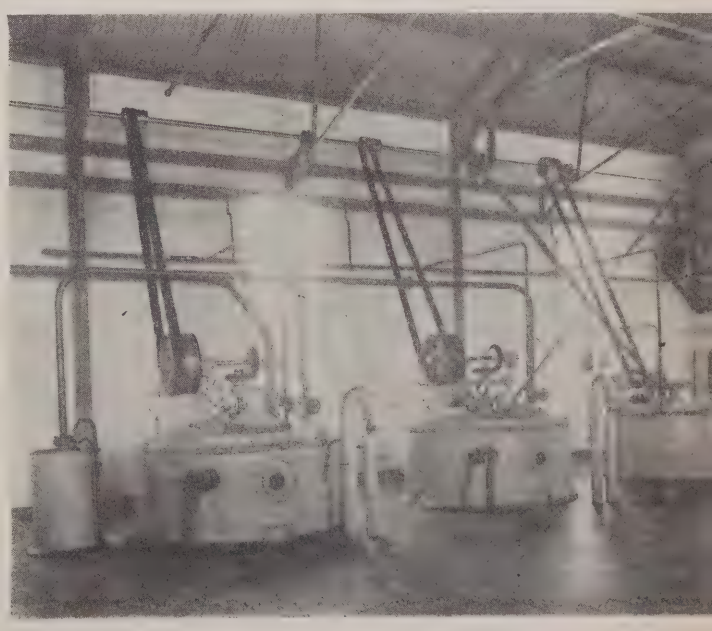
A importância econômica da mamona tem se acentuado, bastante no último decênio, graças ao valor industrial de seus grãos. O comércio externo dêsse produto dá ao Brasil anualmente cêrca de 620 milhões de cruzeiros. Os Estados Unidos são os maiores impor-

MAIS MÁQUINAS PARA NÃO EXPORTARMOS A BAGA

Prensas hidráulicas promovem a extração do óleo.



Que é em seguida submetido a uma hidrogenização contínua.



PRODUÇÃO BRASI

TABELA I

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	1938		1939		1940		1941	
	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)
Pará	39	23	40	25	26	13	40	21
Maranhão	1.200	480	769	307	521	312	778	327
Piauí	990	515	979	509	1.100	605	2.279	1.481
Ceará	18.000	9.540	25.000	13.000	25.000	15.000	30.000	25.000
Rio Grande do Norte	110	57	424	382	705	564	1.800	1.800
Paraíba	1.034	434	1.478	591	3.681	1.841	6.398	4.479
Pernambuco	23.770	11.576	24.000	12.000	26.071	16.946	28.000	18.200
Alagoas	5.200	2.184	7.682	4.148	5.807	2.304	6.379	3.508
Sergipe	1.580	790	1.000	490	987	474	1.500	900
Bahia	32.415	12.966	18.358	13.516	37.529	16.838	48.100	27.695
Espírito Santo	650	377	640	378	1.540	658	1.670	799
Rio de Janeiro	1.600	752	1.470	1.176	1.800	1.530	2.400	2.160
São Paulo	12.269	6.748	12.300	6.675	12.270	11.176	15.500	8.990
Paraná	1.320	686	1.552	776	1.775	1.207	1.266	873
Santa Catarina	7	3	6	3	8	4	11	6
Rio Grande do Sul	1.490	642	985	591	909	385	1.129	677
Mato Grosso	124	68	15	8	50	60	129	129
Goiás	49	27	50	28	73	44	70	35
Minas Gerais	26.017	10.472	20.587	8.011	21.289	10.200	25.562	14.970
Brasil	127.864	58 340	117.335	62.704	148.141	80.161	173.011	112.050

PRODUÇÃO BRASI

TABELA II

UNIDADES DA FEDERAÇÃO	1938		1939		1940		1941	
	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)
Pará	70	560	75	533	52	500	76	526
Maranhão	1.846	650	1.183	650	748	697	1.730	450
Pauí	1.570	630	780	1.255	1.774	620	3.600	630
Ceará	22.500	800	30.120	830	27.000	926	35.249	851
Rio Grande do Norte	140	790	287	1.477	753	936	1.800	1.000
Paraíba	1.150	900	1.624	910	4.330	850	7.880	812
Pernambuco	23.770	1.000	26.667	900	28.966	900	31.111	900
Alagoas	4.727	1.100	6.680	1.150	5.381	1.079	6.393	998
Sergipe	1.180	1.340	769	1.300	830	1.189	1.261	1.190
Bahia	21.773	1.490	14.620	1.256	24.012	1.563	33.338	1.443
Espírito Santo	360	1.810	350	1.829	855	1.801	1.509	1.107
Rio de Janeiro	1.600	1.000	1.700	865	1.580	1.139	2.424	990
São Paulo	13.202	930	13.000	946	26.859	717	21.528	720
Paraná	880	1.500	1.035	1.500	953	1.863	684	1.851
Santa Catarina	30	220	15	400	30	267	40	275
Rio Grande do Sul	750	1.990	469	1.986	789	1.152	1.196	944
Mato Grosso	130	950	20	750	56	893	152	849
Goiás	58	840	57	877	86	849	85	824
Minas Gerais	18.762	1.390	15.341	1.342	15.695	1.356	19.221	1.330
Brasil	114.504	1.120	114.819	1.022	140.749	1.053	169.277	1.022

PRODUÇÃO MUN

SEGUNDO OS

TABELA III

PAÍSES	ÁREA PLANTADA (Em 1.000 he)								
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1939	1940
Bulgária	...	1	6	1	1	1	...	200	2.000
Hungria	...	...	6	6	10	7	...	...	...
Itália	4	6	10	11	10	6	3	4 000	6.400
Rumânia	...	...	1	3	2	1	...	100	100
Yugoslávia	...	...	...	...	...	...	...	300	...
U.R.S.S.	...	...	...	...	...	...	...	...	158.800
Haití	...	...	...	...	...	...	...	...	1.100
México	...	...	...	...	...	...	...	...	3.400
Índia	...	...	...	...	...	...	...	...	98.600
Mandchuria	...	...	...	...	...	...	594	...	20.000
Argentina	...	...	...	...	...	...	...	8.000	7.600
Brasil	10	10	7	8	16	13	...	6.800	148.141
Colômbia	115	141	169	127	154	208	200	117.335	1.000
Equador	...	...	...	...	...	..	...	700	800
Índias Neolandesas	...	...	...	...	...	...	...	100	4.500
Angola	10	9	10	...	...	...	...	6.800	3.700
Madagascar	...	...	...	...	...	...	...	4.200	1.200
Moçambique	5	6	10	7	6	6	6	4.200	1.400
	...	...	...	...	...	...	...	2.100	
TOTAL	**144**	**173**	**219**	**163**	**199**	**242**	**803**	**154 835**	**458.741**

NOTA — Os totais não representam a produção mundial.

LEIRA DE MAMONA

1942		1943		1944		1945		1946		1947	
QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)
27	15	14	7	6	2	8	4	7	4	6	—
666	400	740	370	773	453	706	433	638	411	669	—
937	890	1.139	782	1.375	920	1.080	546	1.073	681	1.066	—
25.000	18.755	27.441	16.464	31.915	15.390	41.414	31.941	37.754	37.760	34.502	—
2.353	3.491	2.335	1.999	844	567	690	537	630	525	735	—
4.817	3.854	6.769	6.092	2.185	2.123	1.675	1.462	1.953	2.401	1.881	—
25.000	20.000	37.570	33.813	27.449	19.101	23.957	21.747	23.710	21.445	24.256	—
5.984	3.427	5.305	3.485	5.325	3.482	4.776	4.229	4.164	3.710	4.486	—
850	374	24	24	22	8	63	27	30	14	35	—
25.236	18.520	33.663	25.713	30.178	20.758	25 123	20.287	22.252	18.582	28.152	—
1.172	641	1.339	952	1.045	810	951	713	809	660	443	—
2.680	2.680	1.906	3.431	338	256	250	192	202	166	171	—
10.496	6.298	13.120	8.003	61.089	52.770	42.841	39.744	31.924	33.835	31.943	—
1.115	861	8.164	6.558	3.457	2688	2.141	1.509	2.112	1.589	1.860	—
11	6	106	57	17	8	7	4	3	3	3	—
1.295	964	796	536	591	415	580	418	742	560	651	—
32	52	29	50	28	50	18	23	18	28	16	—
97	39	203	142	346	345	324	239	310	200	338	—
21.599	14.358	18.026	12.387	18.113	10.196	13.833	8.763	14.673	11.216	13.455	—
129.368	95.625	158.719	120.665	185.096	130.347	160.436	132.818	143.003	133.790	144.671	—

LEIRA DE MAMONA

1942		1943		1944		1945		1946		1947	
ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO (MÉDIO Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)	ÁREA (ha)	RENDIMENTO MÉDIO (Kg/ha)
55	493	32	451	6	955	10	770	8	819	10	625
1 800	370	2 000	370	2.330	332	2.516	281	2.073	308	1.840	364
1.704	550	1.930	590	2.105	653	1.690	639	1.737	618	1.889	564
25.253	990	27.441	1.000	41.643	766	58.481	708	48.095	785	46.861	736
1.737	1.355	1.657	1.409	746	1.131	932	741	645	976	688	1.069
5.352	900	7.160	950	2.370	922	2.567	652	2.470	791	2.584	728
27.778	900	41 744	900	34.317	800	28.088	853	31 141	761	36.713	661
6.012	995	6.317	840	6.056	879	5.760	829	4.700	886	4.553	985
648	1.312	24	1.000	22	1.000	86	727	44	677	67	522
19.823	1.273	24.571	1.370	22.984	1.313	22.053	1.139	19.414	1.146	18.596	1.514
1.145	1.024	1.284	1.043	1.092	957	1.091	872	958	844	551	804
1.820	1.473	1.670	1.141	241	1.404	307	815	234	864	201	852
14.994	700	18.479	710	71.532	854	55.199	776	43.177	739	48.522	657
724	1.541	5.241	1.563	2.555	1.353	2.121	1.009	1.692	1.248	1.462	1.272
40	286	158	669	54	306	30	248	5	600	5	600
1 169	1 108	614	1.296	480	1.231	517	1.122	560	1.325	547	1 190
27	1.188	25	1.150	27	1.039	21	836	21	841	21	781
120	812	150	1.353	432	801	390	831	511	606	579	584
16.343	1.322	13.481	1.337	18.571	975	18.214	759	18.866	778	19.201	701
126 544	1.022	153.943	1.031	207.563	892	200.073	802	176.351	811	184.990	782

DIAL DE MAMONA

PAÍSES PRODUTORES

QUANTIDADE PRODUZIDA (ton).							RENDIMENTO MÉDIO (ton. por he)				
1941	1942	1943	1944	1945	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
7.500	700	600	500	100	1	1,4	1,3	0,7	0,6	0,6	02
4.000	4.400	6.600	...	200	...	...	0,7	0,8	0,7	...	0,5
9.100	11.400	8.500	4.400	2.600	0,9	1,0	0,9	1,1	0,9	0,8	1,0
500	1.600	1.500	900	100	0,4	0,7	0,8	0,6	0,8	0,9	0,3
...	...	...	...	...	0,9	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	120.000	...	...	...	...	...	...	...
1.600	800	3.300	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.100	7.600	11.100	9.900	9.000	...	...	...	...	...	...	...
106.700	92.700	149.400	142.200	133.100	...	...	...	...	...	...	0,2
26.100	34.100	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.900	4.900	8.900	7.200	...	0,7	0,7	0,8	0,6	0,6	0,6	...
173.011	129.368	158.719	185 096	160.436	1	1	1	1	1	0,8	0,8
1.000	1.200	1.200	...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.500	2.000	2.800	2.700	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.900	2.900	3.900	5.500	4.000	...	...	...	...	...	...	...
2.100	100	1.100	500	1.400	0,8	0,2	0,2	...	0,2	0,1	...
5.700	700	1.400	2.200	2.700	...	...	...	...	...	...	...
352.711	**294.468**	**358.919**	**361.096**	**313.636**	...	...	...	...	...	...	...

tadores da mamona brasileira; em 1944 e 1945, foram exportadas para aquêle país, respectivamente, 142.156 e 138.909 toneladas, que atingiram os valores de 183 milhões e 500 mil cruzeiros e 185 milhões e 500 mil cruzeiros.

A Grã-Bretanha, Chile, Uruguai, Holanda, Itália e Bélgica, se bem que em menor escala, são também países importadores. Em 1945, o volume de grãos nacionais enviados à Grã-Bretanha, alcançou o valor de 14 milhões de cruzeiros.

As quantidades totais das exportações de bagas cresceram até 1941, quando atingiram 221.813 toneladas, no valor de 189 milhões e 11 mil cruzeiros. Daí, manteve-se mais ou menos estacionária até 1945. No ano imediato ou seja em 1946, baixou para 99.419 toneladas, mas o seu valor elevou-se, compensando eficazmente essa perda.

Entre 1946 e 1947, essas bagas obtiveram cotizações bastante altas nos mercados internacionais. O preço da tonelada, que anteriormente era, em média, de 1.674 cruzeiros, subiu a 3.672.

Durante o primeiro semestre de 1948, não houve propriamente desvalorização dêsse produto. A baixa então observada não passou de 600 cruzeiros por tonelada.

A tabela n.º 4 apresenta os dados estatísticos da exportação nacional de bagas de mamona, no período de 1938 a 1948, o que dispensa maiores considerações sôbre o assunto.

COMÉRCIO INTERNACIONAL

O volume de bagas de mamona, que o comércio internacional tem movimentado, eleva-se aproximadamente a 210 mil toneladas anuais, cuja distribuição pode ser considerada da maneira seguinte: 50.000 toneladas recebidas pela Europa, 145.000 pelas Américas Central e do Norte, 300 pela América do Sul e 15.000 pela Ásia.

Sendo o Brasil o maior exportador dêsse produto e os Estados Unidos os maiores importadores, resulta que o comércio de mamona torna-se muito mais intenso entre os dois continentes americanos.

As importações dos Estados Unidos, referente à 1945, elevam-se a 140.000 toneladas ou seja 66,66% do volume das importações mundiais.

A tabela n.º 5 permite sejam observadas as alterações sofridas no intercâmbio mundial, durante o período compreendido entre 1939 e 1945. A normalização do comércio internacional, após a última guerra, fomentou as exportações da mamona, o que se tem revelado por um volume muito mais elevado nas suas saídas para os diferentes mercados, nos anos de 1947 e 1948 (Tabela n.º 5).

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA DE BAGA DE MAMONA

TABELA 4

ANOS	QUANTIDADE (ton.)	VALOR (Cr$ 1.000)
1938	125.874	79.777
1939	125.273	95.944
1940	117.495	119.745
1941	221.813	189.011
1942	116.169	149.450
1943	155.685	207.926
1944	145.477	187.722
1945	150.447	199.624
1946	99.419	195.604
1947	168.548	618.902
1948	74.788	227.168

(1) 1948 — de Janeiro a Julho

INDUSTRIALIZAÇÃO

A tendência pela industrialização, relegando ao passado a sua denominação de país exportador de matérias primas, tem caracterizado nos últimos tempos a política econômica do Brasil, induzindo alguns técnicos nacionais a se baterem pela industrialização da mamona. Não restam dúvidas de que

COMÉRCIO INTERNACIONAL DE BAGA DE MAMONA

TABELA 5

PAÍSES	IMPORTAÇÃO (TON.)							EXPORTAÇÃO (TON.)						
	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Inglaterra	24.830	59.440	6.540	29.090	52.680	18.990	42.620	—	—	—	—	—	—	—
Espanha	210	1.170	1.720	1.480	2.270	1.700	4.020	—	—	—	—	—	—	—
França	22.190	10.480	2.030	140	0	0	3.440	—	—	—	—	—	—	—
Alemanha	11.140	750	2.920	4.650	1.810	1.400	—	—	—	—	—	—	—	—
Portugal	1.020	250	1.110	1.240	1.130	1.950	900	—	—	—	—	—	—	—
Itália	4.080	22.880	3.610	150	80	—	—	10	10	0	0	0	—	—
EUROPA (total)	**70.400**	**96.100**	**17.900**	**36.800**	**58.100**	**24.000**	**51.700**	**800**	**10**	**0**	**0**	**200**	**200**	**0**
Estados Unidos	73.760	107.860	178.920	120.480	143.520	151.370	138.060	—	—	—	—	—	—	—
Haití	—	—	—	—	—	—	—	160	570	1.070	800	3.310	1.850	1.720
AMÉRICA DO NORTE (total)	**73.800**	**178.900**	**178.900**	**120.500**	**143.500**	**151.400**	**138.100**	**200**	**600**	**1.100**	**800**	**3.310**	**1.850**	**1.720**
Chile	0	380	120	220	150	330	210	—	—	—	—	—	—	—
Brasil	—	—	—	—	—	—	—	125.273	117.495	221.813	116.169	155.685	145.477	150.447
AMÉRICA DO SUL (total)	**0**	**400**	**200**	**300**	**200**	**400**	**300**	**125.500**	**117.700**	**222.500**	**116.200**	**155.700**	**146.800**	**151.700**
Índia	—	—	—	—	—	—	—	41.090	68.070	20.370	29.060	14.460	6.470	...
Índias neolandesas	—	—	—	—	—	—	—	6.810	4.480	...	...	...	...	...
Java	—	—	—	—	—	—	—	6.540	4.320	2.520	...	...	...	...
ÁSIA (total)	**35.000**	**25.000**	**45.100**	**30.800**	**20.100**	**20.000**	**15.100**	**58 700**	**106.500**	**84.500**	**51.200**	**48.700**	**42.700**	**38.200**
Angola	0	0	0	0	0	0	0	4.170	3.750	1.110	2.850	3.930	5.540	4.040
Madagascar	—	—	—	—	—	—	—	2.020	3.380	980	50	...	...	...
Moçambique	—	—	—	—	—	—	—	9.750	800	880	560	1.160	1.740	2.040
ÁFRICA (total)	**0**	**0**	**0**	**0**	**200**	**0**	**0**	**9.500**	**9.100**	**4.100**	**3.800**	**7.500**	**9.000**	**11.300**
Nova Caledônia	—	—	—	—	—	—	—	0	0	0	0	0	0	0
OCEANIA (total)	—	—	—	—	—	—	—	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAL GERAL	**179.200**	**229.400**	**242.100**	**188.400**	**222.100**	**195.800**	**205.200**	**194.700**	**233.900**	**276.200**	**172.000**	**215.400**	**200.500**	**202.900**

O que nos falta — culturas racionais de mamona, como a que vemos na foto acima, consorciada com milho e feijão.

êsse seria um meio de valorizar as exportações nacionais, mas no caso particular da mamona em que o Brasil tem o seu maior mercado num país altamente industrializado, como são os Estados Unidos, utilizar o total da safra para a fabricação do óleo, talvez não corresponda às expectativas em tôrno das possibilidades econômicas dêsse produto. Desde logo, aquela nação trataria de intensificar o cultivo da mamona no México ou mesmo em seu próprio território, revivendo tentativas anteriores neste sentido, o que excluiria, em caso de sucesso, a importação do produto brasileiro.

Daí, ser mais prudente que esta industrialização se vá processando normalmente, de acôrdo com as nossas possibilidades de consumo e com a conquista de novos mercados para o óleo nacional.

PRODUÇÃO

A fabricação de óleos vegetais, no Brasil, tomou rumos novos no início desta última década. O óleo de mamona ocupa, nessa indústria, uma posição destacada, principalmente no Estado de São Paulo, onde está em 5.º lugar na escala da produção dos demais.

O rendimento industrial da mamona depende em grande parte dos métodos utilizados para a extração do seu óleo. O trabalho com bagas nacionais de diversas procedências e a devida seleção, tem resultado rendimento desde 37 por cento a 41,5 por cento para a mamona com casca. Experiências mais recentes, com matéria prima selecionada, admitiram um rendimento que varia entre 49,68% e 50,30%, conforme a espécie utilizada.

Em 1943, o país produzia ..... 18.956.457 quilogramas de óleo de mamona, no valor total de 69 milhões 682 mil e 216 cruzeiros, sendo que o preço médio unitário não passava de 3 cruzeiros e 70 centavos. No ano seguinte, reduziu-se a 12.736.946 quilogramas, mantendo-se mais ou menos estacionária até 1946. Em 1947, ocorreu mais uma queda da produção, que passou a 10.388.495 quilogramas, no valor de 101 milhões, 410 mil e 854 cruzeiros e um valor médio unitário de 9 cruzeiros e 80 centavos.

Dos Estados produtores, além de S. Paulo com 4.064.875 quilogramas de produção, relativa à 1947, podem ser destacados: Pernambuco, com ..... 3.182.074 quilogramas e Ceará com 1.272.710. As demais unidades apresentam uma produção inferior a 800 mil quilogramas.

A industrialização da mamona, dá, além do óleo respectivo, uma série de subprodutos, denominados: Bagaço, Bôrra, Resíduos, Torta e Farelo.

A produção dêsses subprodutos atingiu no Brasil, em 1947, um total de 14.058,6 toneladas, num valor de 8 milhões, 718 mil e 29 cruzeiros.

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE SUBPRODUTOS DE MAMONA — 1947

DISCRIMINAÇÃO	QUANTIDADE (kg)	VALOR (Cr$)	PREÇO MÉDIO (Cr$ por kg)
Bagaço	115.742	58.528	0,50
Bôrra	293.590	477.623	1,50
Resíduos	28.420	3.987	0,10
Torta e farelo	13.620.848	8.217.882	0,60

Empréstimo Mineiro de Consolidação

"Série C" — Lei n.º 192 de 10 de Setembro de 1937

RELAÇÃO DAS APÓLICES PREMIADAS

NO SORTEIO DE 30 DE NOVEMBRO DE 1948

CR$	200.000,00	2.489.106
CR$	50.000,00	2.066.163
CR$	20.000,00	2.327.836
CR$	20.000,00	2.481.053
CR$	20.000,00	2.709.174
CR$	20.000,00	2.749.978

PRÊMIOS DE DEZ MIL CRUZEIROS

2.128.040	2.515.903	2.531.022	2.562.905
2.403 293	2.522.476	2.554.657	2.712.635
	2.791.386	2.843.070	

PRÊMIOS DE CINCO MIL CRUZEIROS

2.057.887	2.261.072	2.620.385	2.799.679
2.065.600	2.404.011	2.628.062	2.959.421
2.066.490	2.561.591	2.784.033	2.963.145

PRÊMIOS DE DOIS MIL CRUZEIROS

2.053.021	2.142.625	2.241.267	2.540.872	2.722.000	2.854.055
2.104.053	2.167.567	2.274.173	2.599.979	2.803.189	2.906.332
2.107.592	2.174.061	2.328.072	2.600.451	2.808.273	2.941.096
2.123.329	2.201.679	2.457.590	2.639.460	2.839.125	2.947.397
2.125.255	2.237.054	2.505.899	2.660.660	2.841.433	2.983.610

PRÊMIOS DE MIL CRUZEIROS

2.000.268	2.184.842	2.413.121	2.570.420	2.629.937	2.844.621
2.029.178	2.203.470	2.419.259	2.570.797	2.640.267	2.871.273
2.030.067	2.222.213	2.441.199	2.570.987	2.643.422	2.880.240
2.053.403	2.243.496	2.444.316	2.571.057	2.651.208	2.891.196
2.061.914	2.252.231	2.446.447	2.571.239	2.660.826	2.898.828
2.068.833	2.266.949	2.456.578	2.580.679	2.664.285	2.913.372
2.072.875	2.301.216	2.456.415	2.582.633	2.677.784	2.925.322
2.074.580	2.308.241	2.479.607	2.588.649	2.679.164	2.932.475
2.090.365	2.310.592	2.480.475	2.588.756	2.705.312	2.945.484
2.097.811	2.311.316	2.487.552	2.593.695	2.715.023	2.945.863
2.097.912	2.342.566	2.494.010	2.606.891	2.735.451	2.948.266
2.127.891	2.346.125	2.507.500	2.609.207	2.748.959	2.953.450
2.130.362	2.354.535	2.510.264	2.609.230	2.751.277	2.970.000
2.146.247	2.354.634	2.525.103	2.614.111	2.770.571	2.988.166
2.165.639	2.358.993	2.561.124	2.616.353	2.772.257	2.996.404
2.168.870	2.402.449	2.562.886	2.629.158	2.825.573	
2.179.346	2.409.480	2.565.539	2.269.737	2.843.753	

Secretaria das Finanças, 30 de Novembro de 1948. Benedito Tertuliano — Chefe da 1.ª Secção. Visto, F. Martins, Superintendente do Departamento da Despesa Variável.

EXPORTAÇÃO

A exportação do óleo de mamona, que, em 1937, já era de 202.474 quilogramas, no valor de 368 mil e 860 cruzeiros, em 1943, elevou-se a ..... 12.628.744 quilogramas, no valor de 46 milhões, 836 mil e 501 cruzeiros. Nos anos subsequentes, essa exportação declinou bastante e, em 1946, chegou a 6.717.751 quilogramas. O seu valor entretanto, estêve sempre em ascenção e apesar da menor quantidade exportada nesse ano, êle atingiu uma cifra superior à verificada em 1943.

Durante o ano de 1947, a sua exportação foi de 6.266.000 quilogramas, no valor de 64 milhões e 738 mil cruzeiros e, entre janeiro e 30 de julho de 1948, o Brasil enviou aos mercados internacionais 2.509 toneladas dêsse óleo, no valor de 22 milhões e 365 mil cruzeiros.

CUSTO DA PRODUÇÃO

A indústria nacional de óleos derivados da mamona, não está em condições de competir com a indústria norte-americana. A deficiência de aparelhamentos automáticos e equipamentos mecânicos necessários à sua fabricação, além de outras desvantagens de naturezas diversas, dão ao Brasil em relação àquele país uma capacidade inferior de produção, sem contar com a barreira alfandegária ali existente. Nestas condições, e atendendo a outras causas de dificuldades locais, o custo de produção do óleo brasileiro está acima do norte-americano.

Talvez se deva a êsse fato a paralisação de diversas fábricas nacionais, com evidente decréscimo da nossa produção.

UTILIZAÇÃO DE SUBPRODUTOS

As tortas resultantes da fabricação do óleo, depois de pulverizadas, são empregadas como fertilizantes, principalmente nas culturas que requerem grandes doses de azôto e fosfatos.

O bagaço também produz resultados eficientes na adubação. O seu uso se faz de preferência nos cafèzais de meia idade, podendo, entretanto, ser utilizado em cultivos de idade mais avançada, quando misturado na proporção de 50 por cento com outros elementos.

Os subprodutos, além de concorrerem para a melhoria das condições agrícolas do país, representam, pelo seu valor econômico, auxílio inestimável na industrialização da mamona.

ASPECTOS DO MOVIMENTO GAÚCHO

Cooperativas no Sul

EMBORA o setor da produção seja o mais vigorosamente organizado no Rio Grande do Sul, não devemos subestimar a importância das cooperativas de consumo, cuja rêde vai aos poucos penetrando pelo interior ou no seio das classes profissionais.

A julgar pelo trende estatístico, o surto dessas organizações iniciou-se no ano de 1944, quando o número de sociedades duplicou com referência ao exercício anterior, o que não quer dizer que o número de associados ou o movimento das vendas tenham crescido na mesma proporção.

Além do mais, a Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea tomou tal expansão, que o acréscimo de algumas dezenas de sociedades não tem influído, de maneira decisiva, com cômputo geral da participação dos consumidores no movimento cooperativo do Estado. Com efeito, é fácil verificar que mais de 40 por cento dos filiados de cooperativas de consumo pertencem à sociedade dos ferroviários.

O quadro seguinte demonstra o desenvolvimento das cooperativas de consumo nos últimos anos:

ANOS	Coop.	Assoc.	$ Cap. subscr.	$ Vendas	$ Fundos	$ Retôrno	$ Sobras
1943	6	13.206	20.797.740	40.477.830	11.053.731	501.747	1.867.172
1944	13	14.555	23.636.606	61.027.485	16.027.485	922.627	2.549.829
1945	21	19.290	24.193.977	85.803.772	22.549.838	1.393.870	5.116.307
1946	31	27.858	48.859.821	107.372.767	13.090.993	2.604.629	3.763.662
1947	49	32.454	61.756.100	59.061.578	14.354.144	—	—
1948	60	34.172	67.440.936	23.102.214	13.036.256	—	—

Obs. — Não foram divulgados os resultados das últimas colunas de 1947. Os números dêste exercício referem-se a junho pp.

O presente trabalho, simples reportagem de uma rápida viagem, não comporta maior análise da situação geral, pelo que ficarei apenas, nas sociedades que tive oportunidade de visitar. Não quero, porém, deixar de referir a um fato que me impressionou, cujos efeitos e repercussão não posso avaliar. Em artigo anterior, comentei uma declaração do diretor-gerente da Cooperativa de Santa Maria, sôbre a desarticulação das cooperativas de produção e de consumo, no Rio Grande do Sul. Segundo o Sr. Domingos Ribas, sua sociedade vê-se forçada a importar gêneros alimentícios de outros Estados, pela impossibilidade de adquiri-los das próprias organizações locais.

Em Santa Maria tivemos oportunidade de debater o assunto. Jamais aceitei a desculpa de que são antagônicos os interêsses de produtores e consumidores, por desejarem, os primeiros, obter preços mais altos, enquanto os últimos desejam preços aviltantes para aquisição de suprimentos.

A tese dêsse antagonismo não só é inaceitável em face da doutrina cooperativista, como também não encontra apoio nos fatos observados no mundo inteiro. Podem haver, como de certo há, desajustamentos ou incompreensões que dêem a falsa idéia daquela incompatibilidade. Ela, porém, não existe, e seria mesmo contraditório que o movimento cooperativo tivesse de ser organizado em esferas autônomas fechadas, incapazes de se entenderem.

Na discussão havida, com a presença, aliás, de diretores de uma cooperativa de produção, ponderei que o desajustamento seria aplainado mediante a mútua aceitação de bases razoáveis. Bastaria que fôssem firmados contratos com fechamento de quantidades, para serem entregues em datas prefixadas ou à proporção das necessidades de consumo, com os pagamentos feitos segundo o preço do dia. Desta forma estariam ressalvados os interêsses de ambas as partes, porque o preço seria regulado pelas condições normais do mercado, a que teriam de submeter-se.

Acredito que o desajustamento existente entre as cooperativas de produtores e as de consumidores resida em diversas causas, das quais as mais importantes são: 1) o desconhecimento dos objetivos do movimento cooperativo universal, visando a reforma dos costumes e da ética comercial vigente no regime capitalista; 2) a falsa idéia de que sejam antípodas os interêsses de produtores e consumidores, como se a classe dêsses últimos não fôsse universal e a existência dos primeiros pudesse ser justificada com a simples espoliação dos semelhantes; 3) a presunção de certas cooperativas de produtores, de que encontrarão melhor preço no mercado intermediarista; 4) a falta de atuação dos órgãos oficiais de fomento, que deveriam promover o intercâmbio, fazendo com que as cooperativas de produção se entrosem com as de consumo e estabeleçam bases permanentes de relações comerciais; 5) a ausência de órgãos federa-

tivos eficientes, que possam promover diretamente os entendimentos, fazendo aquisições por atacado para distribuição às filiadas.

O Rio Grande do Sul não desenvolveu ainda, na forma desejada, as formas superiores de organização cooperativista, como vimos no caso do vinho e do charque e também acontece no setor do consumo.

A União Sul-Brasileira de Cooperativas congrega 25 sociedades de consumidores, porém sendo uma entidade central, que admite cooperativas de diferentes espécies, evidentemente não corresponde às condições ideais de uma federação de cooperativas de consumo.

Acredito, porém, que tal participação seja transitória, pois além da USBC caracterizar-se pela atividade produtora (pelo menos é sua atividade predominante), a organização da federação de consumo será uma coisa inevitável em futuro próximo.

No dia em que a Cooperativa dos Ferroviários tomar tal iniciativa, ela será vitoriosa. Suas atuais atividades têm um certo sentido federativo e êsse fato naturalmente a habilita a realizar um trabalho mais sistematizado, em órbita maior, capaz de congregar e atender a tôdas as congêneres do Estado.

UMA COISA SÉRIA DE ESTUDANTES

No ramo do consumo, a Cooperativa dos Estudantes de Pôrto Alegre foi a primeira organização visitada. Poucos dias antes, eu assistira, no Rio, a inauguração de uma cooperativa chamada "interescolar", que nos encheu da maior perplexidade. A solenidade primou pela ausência de estudantes e nenhum material didático havia que justificasse sua existência. Apenas, ao fundo da alfaiataria em que se "instalara", vi alguns uniformes de colegiais expostos à venda como espécie de clube crediário, anexo a qualquer negócio comercial.

Já dediquei muitos esforços ao desenvolvimento do cooperativismo escolar, desde quando, na direção do DAC baiano, lancei a campanha no Estado. Obtive uma lei que tornou obrigatória a organização das cooperativas escolares nos estabelecimentos públicos de ensino. Escrevi breve trabalho, dirigido especialmente ao professorado e aos pais de alunos. Na Faculdade de Ciências Econômicas e na Escola Politécnica fiz preleções de catequese. Afinal, na Escola Agronômica, consegui fôsse instalada uma cooperativa de estudantes. De tudo colhi decepções, que não vêm ao caso tratar agora.

Tendo assim uma acidentada experiência do assunto, rumei para a CEPAL, certo de que iria acrescentar alguma coisa ao meu fichário. Felizmente, porém, os denodados estudantes gaúchos não me decepcionaram. Vi, de fato, uma cooperativa de universitários em pleno e eficiente funcionamento. Grande estoque de livros didáticos tomava literalmente as prateleiras. Relações efetivas com as casas editôras, lhes asseguram rápida renovação dos estoques.

Sôbre tôdas as vendas, a Cooperativa abona um desconto especial aos associados, ficando o custo do livro muito acessível porque é também sob especiais condições que êle é obtido do livreiro editor ou importador. O mais notável, porém, desta sociedade de estudantes, é a publicação, sob sua responsabilidade, duma grande série de fascículos mimeografados, contendo matéria lecionada nas aulas ou simples apontamentos e guias de cursos. Até o momento da visita, haviam sido feitas 41 publicações, versando finanças; direito civil, comercial e penal; equações diferenciais ordinárias; teoria das funções analíticas; química biológica, analítica e industrial; pontos de veterinária, de geografia, de adubação, de hidrologia, de astronomia, de taquigrafia, de mecânica racional, de geografia, de prótese bucofacial e clínica odontológica de materiais de construção, além de programas dos cursos. Estas publicações mimeografadas, de atraente apresentação, custam preços relativamente baixos.

Sabemos das dificuldades na aquisição de livros didáticos, especialmente pelos alunos de menores recursos. Outras obras são escassas pela sua raridade. Impressiona, por isso, favoravelmente, que tantos óbices sejam vencidos com a simples edição de publicações modestas, mas que atingem a seus objetivos culturais.

Visitei, portanto, uma cooperativa de estudantes, onde excepcionalmente não havia cigarros nem guloseimas. Gostei da rapaziada séria e objetiva que lá estava. E gostaria, ainda, que os universitários do Brasil repetissem o exemplo dos seus colegas gaúchos, que tanto contribuiu para me infundir novo alento e convencer-me de que não há motivo para desesperar.

O NÚCLEO DA RENNER

Ninguém hoje passa em Pôrto Alegre sem chegar na *Renner*, a organização industrial precursora das meias-confecções no Brasil. Se êsse motivo não fôsse bastante, teria ainda lá duas cooperativas para justificarem minha visita. Neste capítulo abordarei a organização de consumo, ficando a de crédito para ocasião oportuna, em próxima reportagem.

A Cooperativa iniciou suas operações no segundo semestre de 1944, com 805 associados, capital subscrito e realizado de 203 mil e 102 mil cruzeiros, respectivamente. Então a média mensal das vendas era de 68 mil cruzeiros, correspondendo ao consumo médio mensal "per capita" de $107,80. O último balanço, porém, foi encerrado com 1485 associados, capital subscrito e realizado, respectivamente, de 435 mil e 414.940 cruzeiros. O movimento de vendas do exercício atingiu a significativa soma de Cr$ ..... 5.808.178,70, dando a média mensal de 484 mil, média "per capita" anual e mensal de, respectivamente, 3.911 e 326 cruzeiros.

A margem do retôrno tem crescido progressivamente de 2,5 por cento em 1944 para 5 por cento no último exercício, totalizando neste Cr$ ..... 302.849,00. Mais de 23 mil cruzeiros foram pagos de juros sôbre o capital, atingindo os diversos fundos a soma de 236 mil.

A seção mais movimentada é a do armazém de gêneros alimentícios, vindo depois o bazar-loja e a farmácia. E' importante registrar que a sociedade também fornece leite a domicílio, o que raramente fazem as nossas cooperativas de consumo.

Além do apoio decisivo da firma A. J. Renner S/A, a sociedade obteve do SESI um empréstimo de Cr$ ..... 350.000,00 ao prazo de um ano, sem juros, que após o vencimento, deverá ser amortizado em doze prestações mensais. As instalações do armazém são amplas e cedidas pela firma. O boletim mensal editado pela fábrica, traz notícias do movimento da Cooperativa. Verifiquei, aqui, o funcionamento harmônico da sociedade com a direção da firma, cujo chefe é sabidamente homem progressista, acima da craveira comum dos patrões.

No primeiro semestre dêste ano, o movimento das vendas era de Cr$ 2.782.196,90, dando a média mensal de Cr$ 463.699,50.

OUTRAS ORGANIZAÇÕES

Em geral as pequenas cooperativas de consumo pouco diferem entre si, es-

tando as variantes em função das vendas e da qualidade do serviço prestado. De modo geral, operam em instalações modestas, com reduzido número de associados. Falarei rapidamente de algumas das visitadas, para não deixar de registrar os pontos de referência do meu veloz itinerário.

A Cooperativa de Consumo União, Ltda., de Cachoeira do Sul, publica um boletim mensal, orientador e informativo, mimeografado, com a tiragem de 220 exemplares, para distribuição interna. O retôrno distribuído no último exercício foi de Cr$ 21.474,90 contra 9.702,00 verificado no anterior. Além desta, conheci a de Consumo dos Trabalhadores, da mesma localidade.

A Cooperativa de Consumo dos Servidores Públicos, sediada em Pôrto Alegre, tem 2.513 associados, dos quais aproximadamente 1.500 são ativos. Seu capital subscrito e realizado é de respectivamente Cr$ 572.070,00 e 423.155,00. No último exercício realizou o movimento de vendas do valor de Cr$ 3.337.084,10 com o lucro bruto de Cr$ 406.101,70. Ao capital foi pago o juro de 5 por cento, fazendo-se aos associados o retôrno de Cr$ 19.085,00, que é relativamente baixo em relação ao movimento das vendas. Em compensação, o patrimônio líquido é do valor de Cr$ ..... 887.314,50, realizado em dois anos incompletos de funcionamento. O Fundo de Desenvolvimento Econômico é de Cr$ 305.483,40. A média mensal das vendas, no primeiro semestre dêste ano, foi de 350 mil cruzeiros.

Funcionando em prédio inadequado, a Cooperativa acaba de adquirir esplêndido e amplo armazém, onde instalará definitivamente os seus serviços.

Embora não haja lei especial permitindo o desconto em fôlha de pagamento, a Cooperativa concede o crédito de 85 por cento do valor das quotas-partes para aquêle efeito. Quando o associado assina a proposta, autoriza a Cooperativa a fazer o desconto na fôlha de pagamento confeccionada pela repartição a que pertença. Em determinados casos, porém, a Cooperativa concede crédito acima daquele limite.

No Campo de Multiplicação de Sementes, em Júlio de Castilhos, funciona pequena cooperativa de consumo para servir aos seus 32 funcionários e trabalhadores de campo. Seu capital é de 9.500 cruzeiros e a margem de retôrno tem variado de 8,46 por cento a 9,03 por cento. A venda mensal atinge a 6.500 cruzeiros. E' uma pequena despensa de fazenda, que atende satisfatoriamente ao pessoal, segundo declarações que ouvi.

Aliás, tenho observado que as cooperativas de consumo de ferroviários, bancários e funcionários de estações experimentais, funcionam mais desembaraçadamente, sendo de notar que as dêstes últimos, muitas vêzes, impedem a paralização dos serviços, em virtude do atraso de verbas. Enquanto o pessoal aguarda o pagamento dos salários vencidos, a cooperativa vai sustentando a situação, impedindo o abandono do emprêgo. Não sei se será o caso desta Estação Experimental, porém isso tem ocorrido em várias.

A Cooperativa Rural Cruzaltense tem 150 associados e capital de 90 mil cruzeiros. A princípio fornecia apenas produtos veterinários, porém resolveu distribuir também gêneros alimentícios, subindo o movimento mensal de vendas para 30 mil cruzeiros. Funciona na própria sede da Sociedade Rural de Cruz Alta.

Nesta cidade também existe a Cooperativa dos Funcionários do Banco do Brasil, que no momento da visita realizava suas primeiras operações. Está instalada em acanhada dependência ao fundo da agência, para servir a duas dezenas de funcionários. Acredito em seu êxito.

A Cooperativa de Consumo Santa Rosa, com sede em Pôrto Alegre, atende a 300 associados, embora seu número seja de 700. O capital realizado é de 340.400 cruzeiros e o movimento financeiro mensal das vendas vai a 120 mil.

A organização de Bagé possui 563 associados, dos quais 200 operários. Trabalha com cêrca de 90 por cento dos associados, o que já representa boa medida. Tem o capital realizado de 331.598 cruzeiros e reservas de 85 mil. No último exercício fêz o retôrno correspondente a 2,1 por cento do valor das vendas, e até fevereiro dêste ano, o movimento atingia a 592 mil cruzeiros. Concede o crédito mensal correspondente a 2/3 do valor das quotas. Seu maior fornecimento é ao pessoal das charqueadas locais e da Estação Fitotécnica da Fronteira (trigo).

O LEVIATAN DOS FERROVIÁRIOS

O crescimento da Cooperativa de Consumo dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul é um fenômeno a que já nos habituamos. De ano para ano aumenta o contingente de associados, numa demonstração inequívoca de confiança no sistema cooperativo. Nenhuma organização se prestigia simplesmente pela mística. Se a qualidade do serviço não atinge a determinados padrões de eficiência, não haverá cooperativa que se imponha, invocando, apenas, o exemplo alheio.

Quer isso dizer que o conceito da ilimitação do número de associados quanto ao máximo, está necessariamente subordinado à qualidade da assistência prestada através dos diversos setores, por ser inadmissível que o corpo social aumente progressivamente, enquanto o serviço regride ou estaciona em nível insatisfatório.

A leitura de cada relatório desta sociedade dá-nos a exata impressão de que as coisas melhoram de ano para ano, pela ampliação dos serviços ou pelo aprimoramento dos antigos, mediante retificação dos erros e inconveniências que a prática vinha demonstrando; mas talvez a descaída de certos padrões tenha contribuído para que elevado número de associados, em determinada época, tivesse abandonado o quadro social. Retificadas as deficiências e concedida anistia "independente da reposição do capital", nada menos de 3.490 associados retornaram à sociedade, no período de sessenta dias. Presentemente o número de associados atinge a 18.507.

Vinha-se verificando, também, que o crescimento do quadro social não correspondia ao aumento paralelo dos recursos financeiros, seja pelo atraso na realização do capital subscrito, seja pelo desajustamento do capital realizado e do valor aquisitivo da moeda. A atual diretoria estudou o problema, tendo sobretudo em vista que ainda permanecia a crise financeira da Viação Férrea, de consequência desfavorável para a sociedade. Esta continuava credora de 19 milhões de cruzeiros, correspondentes a descontos feitos em fôlhas de pagamento e não recolhidos aos seus cofres. Os interêsses da sociedade confundem-se com os da Estrada, vivendo ambas lado a lado, numa espécie de símbiôse necessária. Basta dizer que 41 por cento do valor das fôlhas de pagamento da Viação Férrea, são consignados à Cooperativa.

Aliás, êsse estreitamento de esforços foi iniciado por Hugo Taylor, que como primeiro diretor da "Chémin de Fer", antecessora da V. F. R. G. S., autorizara o desconto em fôlhas de pagamento, independente de qualquer decreto governamental, dispondo sô-

bre a matéria. Ainda sob êsse aspecto, há aqui um traço pioneirista digno de nota, porque houve, como vimos, o reconhecimento tácito e espontâneo dessa colaboração, antes que a medida fôsse decretada por processo coercitivo.

Há esperança de que ainda neste exercício, a Estrada faça o recolhimento do seu débito, desafogando a situação financeira da sociedade, que para suprir a grande evasão de recursos, tem apelado para o crédito, algumas vêzes em condições pouco desfavoráveis.

A formação do capital é à base de 1 por cento sôbre os vencimentos dos ferroviários. A sociedade iniciou um movimento em junho de 1945, visando ajustá-lo aos atuais padrões de salários e às exigências do consumo. O capital ainda cresceu com a admissão de novos associados e com o aumento do valor dos descontos mensais. O mapa seguinte apresenta o crescimento mensal e anual do capital da sociedade, pelo qual se verá o absoluto êxito da campanha de reajustamento: em junho de 45, o capital era de 6,2 milhões, com a arrecadação mensal de 121 mil cruzeiros; em dezembro de 47, o capital atingia a 13,4 milhões com arrecadação mensal superior a 370 mil cruzeiros. Considerados os três últimos exercícios, vemos que, em 1945, a arrecadação foi de 1,4 milhões; a de 46 atingiu a 2,6 milhões e a do último exercício ultrapassou de 3,6 milhões. Vejamos o demonstrativo gráfico dessa movimentação:

	1945		1946		1947	
MESES	VALOR	ARRECADAÇÃO	VALOR	ARRECADAÇÃO	VALOR	ARRECADAÇÃO
Janeiro	5.841.489,00	61.237,40	7.391.318,10	157.055,20	10.107.171,30	272.230,00
Fevereiro	5.922.903,90	81.414,90	7.558.675,60	167.357,50	10.369.694,40	262.523,10
Março	5.985.506,20	62.602,30	7.719.415,20	160.739,60	10.640.347,40	270.653,00
Abril	6.069.646,10	84.139,90	7.904.263,00	184.847,80	10.908.518,50	268.171,10
Maio	6.148.435,10	78.789,00	8.090.079,30	185.816,30	11.167.102,40	258.583,90
Junho	6.269.674,30	121.239,20	8.263.414,10	173.334,80	11.368.320,60	201.218,20
Julho	6.410.400,50	140.726,20	8.532.500,30	269.086,20	11.746.487,60	378.167,00
Agôsto	6.568.654,30	158.253,80	8.802.589,00	270.088,70	12.059.897,60	313.410,00
Setembro	6.736.023,70	167.369,40	9.059.665,00	257.076,00	12.447.108,20	387.210,60
Outubro	6.895.309,80	159.286,10	9.326.613,00	266.948,00	12.761.130,60	314.022,40
Novembro	7.051.901,90	156.592,10	9.583.291,20	256.678,20	13.079.315,70	318.185,10
Dezembro	7.234.262,90	182.361,00	9.834.941,30	251.650,10	13.450.980,30	371.664,60
CAPITAL FORMADO, ANUAL:		1.454.011,30		2.600.678,40		3.616.039,00

Recebendo a sociedade em dezembro de 44, com o capital de Cr$ ..... 5.780.251,60, evidentemente não seria possível mantê-la com os mesmos recursos, quando permanecia no desembôlso de 19 milhões da conta de fornecimentos e o poder aquisitivo baixara em proporções alarmantes. Detenho-me no comentário para acentuar a importância e necessidade da revisão periódica dos recursos econômicos das cooperativas. Sociedades há que, constituídas há 10 anos e mais, com determinado capital mínimo, nêle estacionam, esperando o milagre da multiplicação dos pães, sem qualquer iniciativa que possibilite o aumento de recursos. Essa displicência verifica-se, com mais estranhesa, nas cooperativas de capital proporcional à produção dos associados. Êstes expandem suas atividades, aumentam suas áreas de cultura ou a capacidade industrial dos seus estabelecimentos, mas a cooperativa permanece recuada no passado, sem ter o desenvolvimento consequente.

Sendo entusiasta das realizações desta Cooperativa e tendo proclamado seus magníficos resultados pela imprensa, não posso, entretanto, deixar de criticar certos aspectos que preferia não ter constatado, embora reconhecendo sua procedência legal.

Ainda não me habituei ao funcionamento da Câmara Deliberativa. Tantos anos decorridos depois do decreto 5.893, continuo no ponto em que estava em maio de 1942, quando me insurgi, na Comissão Revisora da Legislação Cooperativista, contra essa deturpação da assembléia geral, genuinamente deseducante, que iria roubar a consciência coletiva da responsabilidade social, sob o eufemismo de eficiência e espírito pragmático.

A Câmara Deliberativa, sucedâneo inexpressivo das grandes assembléias, visa supri-las. Não quero, neste ensejo, discutir doutrinariamente o problema, porém espanta como se tenha emasculado a soberania das assembléias, sem sequer apelar para o recurso democrático das delegações. Se o aumento crescente do número de associados pudesse justificar seu afastamento das assembléias, então seria preferível que as cooperativas não crescessem, a verem seus destinos entregues a um organismo colegial, cujo número de participantes não atende a nenhum critério de proporcionalidade.

E que resultados apresentam tais Câmaras? A desta modelar Cooperativa funcionou apenas duas vêzes, durante a vigência do seu mandato. Em outros casos, porém, sua existência apenas serviu para justificar as omissões das assembléias.

Outro fato estranhável foi o de haver-se reunido a última assembléia dos associados, com um "quorum" de delegações discordante do estabelecido na lei orgânica. Não me prevalecerei da oportunidade para apreciar o mérito da portaria que permitiu a delegação na base de 1/200, em flagrante divergência do critério estabelecido em lei. Mas aproveitarei o ensejo para chamar a atenção dos estudiosos para o art. 20 do projeto n. 159, já refundido e ora em debate na Câmara dos Deputados, pelo qual se consagra o princípio da delegação, deixando às cooperativas a fixação da proporcionalidade que melhor consulte seus interêsses. Fiz o reparo para demonstrar os perigos de uma legislação casuística, como é a vigente; transformado em lei o projeto 159, as cooperativas fixarão seu "quorum" sem distorcê-la.

Tecidos êsses comentários de ordem geral, passemos aos detalhes da organização, que visitei demoradamente em Santa Maria, durante dois dias inesquecíveis, no decorrer dos quais

pude realizar velha aspiração e satisfazer bem fundada curiosidade de estudioso.

A Cooperativa dos Ferroviários, não obstante ser uma organização de consumo, a meu ver é mais relevante pelas suas realizações no campo educativo e da assistência social. A direção da Viação Férrea concede-lhe o desconto de 75 por cento nas suas tarifas, para o transporte de tôda carga que lhe é destinada ou lhe pertence. O desconto é "sui generis", uma vez que a sociedade, efetivamente, paga 100 por cento das tarifas; a Estrada, porém, lhe credita a importância correspondente aos 3/4 de bonificação, para formar o Fundo "Economia de Fretes", que mantém os estabelecimentos educacionais.

Vejamos como isso vai funcionando. A Cooperativa, presentemente, possui uma rêde de 96 escolas primárias, inclusive 4 grupos escolares, tôdas localizadas à margem da ferrovia. Regem estas escolas 127 professôres e sua matrícula é de 3.674 alunos. Funcionaram, ainda, 21 escolas de alfabetização de adultos, com a matrícula de 190 alunos; 6 cursos de corte e costura, com a frequência de 213 alunas, filhas e espôsas de ferroviários; clubes agrícolas escolares anexos às escolas, além do ensino industrial, que merecerá referência à parte.

A sociedade, visando ainda ampliar sua assistência, mantém contratos com 107 estabelecimentos de ensino, desde o grau primário ao superior, por via dos quais consegue razoáveis descontos em favor dos associados. Por sua vez, a sociedade lhes concede um auxílio de 30 por cento do valor da matrícula, pelo Fundo de Beneficência, se se trata de ensino secundário, e pela verba "Economia de Fretes", quando se trata de ensino primário.

No último exercício, foram obtidas, em tais estabelecimentos, nada menos de 3.053 matrículas, sendo 2.059 do curso primário. Quer dizer que, em resumo, nas escolas primárias, aulas de alfabetização de adultos, cursos de corte e costura e nos estabelecimentos particulares, foram matriculados 7.248 alunos ferroviários.

A campanha de alimentação, dirigida por um dinâmico missionário marista, constitui outro aspecto significativo da assistência social. Centenas de hortas e pomares têm sido estabelecidos, com distribuição de dezenas de quilos de sementes de hortaliças, cereais e tubérculos, visando interessar as próprias crianças das escolas e suas famílias. Foram distribuídas no ano passado 15 mil mudas de árvores frutíferas e intensificada a criação de cabras leiteiras, com a importação de reprodutores da Argentina, para melhoria dos plantéis e manutenção de 20 postos de criação e reprodução. Distribuiu, também, arados, animais de tração, arame, ferramentas agrícolas, aves, suínos, coelhos, abelhas e casulos para criação do bicho da sêda.

No grupo escolar Rui Barbosa e na escola Assis Brasil, foi inaugurado o serviço da distribuição de sopa aos colegiais; nas outros escolas, fêz-se a distribuição de pão com leite ou mel, e de frutas.

Por fim, vejamos a Escola Industrial Hugo Taylor, magnífica e benemérita instituição que não pode continuar desconhecida dos homens de boa vontade e dos poderes públicos do país. Além do curso elementar de ciências e letras, a Escola mantém os profissionais de mecânica, eletricidade, marcenaria, modelagem, tipografia, fundição e ajustagem, desde sua fundação a 1.º de maio de 1922.

No último exercício foram aprovados 128 alunos, dentre os 228 matriculados nas diversas séries. As oficinas, que funcionam paralelamente aos cursos, utilizando os próprios alunos na aprendizagem direta dos ofícios, contribuem em parte para a manutenção da Escola Industrial, dirigida pelos Irmãos Maristas. Não obstante, apresentaram o prejuízo material de 216 mil cruzeiros, satisfatoriamente coberto com o movimento de outras seções. A Cooperativa sabe que a manutenção desta Escola é deficitária, porém recebe galhardamente êsse ônus, reconhecendo que ela não pode ser um estabelecimento de finalidades comerciais.

Instalada em dois esplêndidos edifícios próprios, com amplas salas de aula, excelente biblioteca, museu histórico e de ciências naturais, confortáveis refeitórios e dormitórios, constitui um estabelecimento digno de ser visto, embora ofereça flagrantes deficiências, que só reclamam o apoio dos poderes públicos. Já vimos o resultado da Escola Feminina, que à míngua de recursos, teve de ser fechada e arrendada ao govêrno do Estado, por um aluguel ridículo, quando êste deveria socorrer a instituição de outra forma, possibilitando-lhe o normal funcionamento. Não há, por isso, quem possa visitar o parque cooperativo de Santa Maria, sem ter o coração confrangido ante a Escola Feminina, magnificamente construída e dolorosamente fechada, como um protesto silencioso das gerações de ferroviários que viram baldados os seus esforços e clamam contra a indiferença dos que passam sem dobrar a vista na curva do caminho, sopesados pela angústia de ver frustrada uma esplêndida realização que jamais deveria morrer...

Ignoro porque a percentagem destinada ao Fundo de Beneficência foi reduzida de 50 para 40, embora a diretoria afirme que a medida não reduziu os benefícios prestados aos associados. Por esta verba, a sociedade vem satisfazendo a um dos seus mais benemerentes objetivos sociais. Até o último exercício, haviam sido aplicados Cr$ 30.419.748,50, sendo cêrca de 70 por cento em instrução intelectual e profissional; o restante foi aplicado, mais ou menos em partes iguais, em pecúlios e bens de raiz. No último exercício foram pagos pecúlios por morte, no valor de Cr$ 239.347,70 e por invalidez no montante de Cr$ 48.124,30.

A Casa de Saúde, instalada em dois modernos pavilhões, constitui motivo de justificado orgulho da sociedade, sendo etapa forçada no itinerário das visitas. Ambiente claro e simpático, iluminado de bondade, representa um dos mais importantes serviços dos ferroviários. As acomodações, porém, já são insuficientes para acolher o elevado número de associados. Os corredores e ante-salas estão diariamente repletos de clientes. Pensa a diretoria construir brevemente novo pavilhão, para ampliar os serviços de ambulatório e assistência hospitalar. Seu arsenal de ferramentas representa custosa inversão de capital, havendo poucos estabelecimenots congêneres, no Estado, que possuam tão aprimorado e variado instrumental cirúrgico. No último exercício foram verificados ..... 12.215 diárias de tratamento; 8.296 diárias de companhia; 34 falecimentos e 227 nascimentos; 389 grandes operações e 646 pequenas; 3.123 curativos internos e 3.109 externos; 444 radiografias, 168 radioscopias, 349 tratamentos de ondas curtas, 122 de ultra-violetas e 76 de infravermelhos; 112 aplicações de pneumotórax, além do despacho de 9.773 fórmulas e receitas.

Êste é o balanço dos serviços assistenciais de uma instituição que fala por si mesma, sendo ainda significativo que tenha dado um "deficit" de 33 mil cruzeiros, justificado pelo baixo custo da diária de hospitalização. Para atender a êsse complexo movimento, a Cooperativa manteve, em funcionamento, 13 farmácias, instaladas em

Santa Maria, Rio Grande, Pôrto Alegre, Passo Fundo, Bagé, Cruz Alta, Cacequi, Montenegro, Ramiz Galvão, Olimpo, Uruguaiana, Santiago e Otávio Lima.

Além das farmácias, a Cooperativa mantém 15 armazéns nas mesmas localidades indicadas e ainda em Alegrête e Pôrto do Conde, inaugurando agora uma agência de compras em Cruz Alta. Existem, ainda, as seções industriais e anexas para torrefação do café, com a venda de 215 mil quilos; fabrico de sabão, com a venda de 121.676 quilos; venda de carne verde, com o movimento de 460 mil quilos, a preço de custo, sem margem para lucro, que a Cooperativa não persegue; fornecimento de lenha, também a preço de custo, com o volume de 9.274 metros cúbicos; alfaiataria, com a confecção de 781 trajes, 43 ternos, 15 sobretudos e 544 confecções diversas, inclusive fardas de colegiais e ferroviários; costuraria, para o confeccionamento de toalhas, guardanapos, panos de copa, aventais, etc., destinados aos carros-restaurantes e "buffets" das estações explorados pela sociedade, onde o público e os associados são atendidos, êstes com refeições de 1,50 a 2,50 cruzeiros.

A conta de suprimentos aos associados, durante o exercício atinge a Cr$ 97.250.173,30. Os bens de raiz estão representados pela parcela de $4.758.858,40 — naturalmente valor escriturado com depreciações, porque o conjunto imobiliário disponível deve exceder de 10 milhões de cruzeiros. O balanço foi encerrado com o estoque do valor de $15.863.705,10, com uma diferença para menos de 3 milhões sôbre o exercício anterior, em virtude da restrição de compras, por deficiência de numerário. Mas em relação ao suprimento, houve o acréscimo, neste exercício, de 14,5 milhões. As sobras brutas alcançaram $19.355.091, excedendo em mais de 2,2 milhões às do último ano; as líquidas, porém, foram um pouco menor, representadas por $2.439.555,30. Desta importância, 10 por cento destinaram-se ao Fundo de Reserva, 40 por cento ao de Beneficência, sendo o saldo — ..... $1.219.777,70 — distribuído aos associados à base de retôrno, que corresponde a 1,4 por cento sôbre o valor das suas compras.

Desde sua fundação, em 1913, a Cooperativa devolveu a seus associados o retôrno global de ..... $13.530.387,20. E' interessante conhecer a distribuição dos associados em função da sua participação no capital da sociedade:

Até $1.000,00	14.192
De 1.000 a 2.000,00	2.832
De 2.001 a 2.999,00	973
De 3.000,00	510
	18.507

Para salientar a eficiência da atual diretoria, realmente empenhada em estabelecer o equilíbrio orçamentário, é oportuno esclarecer que, no período 1945-47 de sua gestão, foram admitidos 7.254 associados, com a entrada de $7.670.728,70 (inclusive reforço dos anteriormente admitidos), o que significa uma realização de 57 por cento do capital atual.

A Cooperativa não tem a preocupação de aparentar resultados invariavelmente compensadores. Palestrando com os eficientes homens da sua administração e lendo os relatórios de exercício, sentimos que não têm a mística do sucesso incondicional. Confessam suas deficiências e desacertos, procurando corrigi-los. Não ocultam os prejuízos verificados em determinadas seções, reconhecendo, em certos casos, que a manutenção do serviço é um ônus necessário a que não podem fugir. Assim acontece no setor do ensino, nas seções de suprimento de carne e combustível, onde a diretoria está realmente compenetrada de que deve arcar com prejuízos, porque não é possível transformar em fonte de renda a instrução primário-profissional, o alimento básico e o combustível da pobreza.

Por outro lado, o atraso no recolhimento dos descontos, por parte da Viação Férrea, está causando sérias dificuldades à instituição, que se vê forçada a tomar duas providências inadiáveis: o apêlo às operações de crédito e a restrição nas compras de mercadorias. Essa situação resulta em inevitável desequilíbrio e estou certo de que seria muito pior, se não contasse com uma diretoria realmente esclarecida, que não perdeu a consciência das suas tremendas responsabilidades na condução dêsse Leviatan complexo e formidável.

E' preciso que os poderes públicos não percam de vista êsse extraordinário esfôrço despendido por um núcleo de homens corajosos. O govêrno do Estado acaba de conceder à sociedade, pela lei n. 130 de 22-12-47, a isenção do pagamento do impôsto sôbre vendas e consignações, quando incide sôbre as transações com seus associados. O movimento realizado com o público (passageiros em trânsito nos "buffets" e carros-restaurantes) é escriturado à parte, para sujeitar-se ao pagamento do tributo.

Duas outras providências são imperiosas, por parte do govêrno local. Uma é seu empenho no pagamento imediato do débito da Estrada de 19 milhões de cruzeiros, outra é o apoio material indispensável, para que a Cooperativa retome a tarefa que bem conduzira, até certo tempo, do funcionamento da Escola Feminina.

Outras observações teria ainda que fazer a propósito do movimento cooperativo de consumo no Rio Grande do Sul, porém a escassez de espaço não me permite. Não poderia, porém, encerrar as linhas desta reportagem, ser declarar que o movimento dos consumidores no grande Estado sulino, está quase inteiramente absorvido pela organização tentacular dos ferroviários, passando tudo mais para segundo plano, na ordem das considerações.

Torna-se mister intensificar a campanha da difusão de cooperativas de de consumo, sobretudo considerando a existência do grande parque industrial do Estado, a elevada concentração demográfica na região colonial e a possibilidade de levar-se o movimento ao âmbito das escolas primárias, pelo menos das mantidas pelo govêrno do Estado.

E' uma falha do cooperativismo na zona colonial, que só esteja empenhado na organização da produção, enquanto os serviços de subsistência são relegados. No regime da economia equilibrada e sóbria do colono, é inadmissível que a organização cooperativa não tenha ainda coberto, em têrmos satisfatórios, as necessidades íntimas do seu lar. O mesmo ocorre no parque industrial, onde a organização das Indústrias Renner constituem padrão eloquente das suas possibilidades. E quanto ao ambiente das escolas, há duas observações dignas de menção: 1) o que fizeram os estudantes da CEPAL pode ser replicado em cada coletividade estudantil do Estado, qualquer que seja seu grau de cultura; e 2) quando um bando de alegres crianças cercam o monumento do pioneiro Teodoro Amstade, cantando e dançando, lançando flores sôbre seus ombros patinados pelo tempo, isso constitui indício muito seguro de que há recepetividade para a idéia. Os adultos podem sofisticar e embair, mas as crianças são incapazes de fazer coisas que não se inspirem na mais sadia espontaneidade.

Banco do Brasil S. A.

SEDE: RIO DE JANEIRO

O MAIOR ESTABELECIMENTO DE CRÉDITO DO PAIS

CAPITAL: Cr$ 100.000.000,00 — RESERVAS: Cr$ 2.577.815.320,30

AGÊNCIAS:

ACRE — Cruzeiro do Sul, Rio Branco.

ALAGOAS — Assembléia (ex-Viçosa), Maceió, Palmeira dos Índios, Penedo, União dos Palmares (ex-União).

AMAPÁ — Macapá.

AMAZONAS — Manáus.

BAHIA — Alagoinhas, Amargosa, Barra, Barreiras, Caiteté, Canavieiras, Feira de Sant'Ana. Ilhéus, Itabuna, Jacobina, Jiquié, Juázeiro, Lençóis, Mundo Novo, Nazaré, Salvador, Santo Amaro, São Félix, Senhor do Bomfim (ex-Bonfim), Serrinha, Ubaitaba (ex-Itapira), Vitória da Conquista (ex-Conquista).

CEARÁ — Aracati, Camocim, Crateús, Crato, Fortaleza, Iguatu, Quixadá, Senador Pompeu, Sobral.

ESPÍRITO SANTO — Alegre, Cachoeiro do Itapemirim, Colatina, Mimoso do Sul (ex-João Pessoa), Santa Teresa, São Mateus, Vitória.

GOIÁS — Buriti Alegre, Goiânia, Goiás, Ipameri, Rio Verde.

GUAPORÉ — Pôrto Velho.

MARANHÃO — Caxias, Codó, Pedreiras, São Luís.

MATO GROSSO — Aquidauana, Bela Vista, Cáceres, Campo Grande, Corumbá, Cuiabá, Quiratinga (ex-Lajeado), Maracaju, Ponta Porã, Três Lagoas.

MINAS GERAIS — Aimorés, Alfenas, Araguari, Arassuaí, Araxá, Barbacena, Belo Horizonte, Bicas, Boa Esperança, Campo Belo, Carangola, Caratinga, Carlos Chagas, Cataguazes, Curvelo, Dores do Indaiá, Formiga, Governador Valadares, Guaxupé, Ituiutaba, Juiz de Fora, Montes Claros, Ouro Fino, Passos, Patos de Minas, Patrocínio, Pedra Azul (ex-Fortaleza), Pirapora, Ponte Nova, São João del Rei, Teófilo Otôni, Três Corações, Ubá, Uberaba, Uberlândia, Varginha.

PARÁ — Belém, Bragança, Igarapé Açu, Óbidos, Santarém.

PARAÍBA — Cajazeiras, Campina Grande, Guarabira, João Pessoa, Monteiro, Patos, Tabaiana (ex-Itabaiana).

PARANÁ — Cornélio Procópio, Curitiba, Foz de Iguaçu, Irati, Jacarèzinho, Londrina, Paranaguá, Ponta Grossa, União da Vitória.

PERNAMBUCO — Arcoverde (ex-Rio Branco), Caruaru, Garanhuns, Goiana, Limoeiro, Palmares, Recife, Serra Talhada, Vitória de Santo Antão (ex-Vitória).

PIAUÍ — Campo Maior, Floriano, Luzilândia (ex-Pôrto Alegre), Parnaíba, Picos, Piracuruca, Piripiri, Teresina, União.

RIO BRANCO — Boa Vista.

RIO DE JANEIRO — Barra do Piraí, Bom Jesus do Itabapoana, Cabo Frio, Campos, Cantagalo, Itaperuna, Macaé, Niterói, Nova Iguaçu, Petrópolis, Resende, Volta Redonda.

RIO GRANDE DO NORTE — Açu, Caicó, Mossoró, Natal.

RIO GRANDE DO SUL — Alegrete, Bagé, Bento Gonçalves, Cachoeira do Sul (ex-Cachoeira), Camaquã, Caxias do Sul (ex-Caxias), Cruz Alta, Dom Pedrito, Erechim (ex-José Bonifácio), Itaqui, Jaguarão, Lajeado, Livramento, Passo Fundo, Pelotas, Pôrto Alegre, Quaraí, Rio Grande, Santa Cruz do Sul (ex-Santa Cruz), Santa Maria, Santa Vitória do Palmar, Santo Angelo, São Borja, São Gabriel, São Leopoldo, Tapes, Uruguaiana, Vacaria.

SANTA CATARINA — Blumenau, Florianópolis, Joaçaba (ex-Cruzeiro), Joinvile, Mafra, Tubarão e Rio do Sul.

SÃO PAULO — Andradina, Araçatuba, Araguaçu (ex-Paraguaçu), Araraquara, Assis, Avaré, Bariri, Barretos, Bauru, Bebedouro, Botucatu, Bragança Paulista (ex-Bragança), Cafelândia, Campinas, Catanduva, Chavantes, Duartina, Franca, Itapetininga, Itapira, Ituverava, Jaboticabal, Jau, Limeira, Lins, Lucélia, Marília, Matão, Mirassol, Mogi das Cruzes, Monte Aprazível, Nova Granada, Novo Horizonte, Olímpia, Orlândia, Pederneiras, Piracicaba, Piraju, Pirajuí, Pirassununga, Presidente Prudente, Promissão, Pancharia, Ribeirão Bonito, Ribeirão Prêto, Rio Claro, Santa Cruz do Rio Pardo, Santo Anastácio, Santo André, Santos, São José da Boa Vista, São José do Rio Pardo, São José dos Campos, São Paulo, Sorocaba, Taquaritinga, Taubaté, Tupã, Valparaíso e Votuporanga.

SERGIPE — Aracaju, Capela, Estância, Propriá, Simão Dias (ex-Anápolis) e Itabaiana.

NO EXTERIOR

PARAGUAI — Assunção.

URUGUAI — Montevidéu.

Mantém correspondentes nas principais praças do mundo

TAXAS DE DEPÓSITOS

DEPÓSITOS SEM LIMITE	2% a/a
DEPÓSITOS POPULARES	
Limite de Cr$ 10.000,00	4 1/2% "
DEPÓSITOS LIMITADOS	
Limite de Cr$ 50.000,00	4% "
Limite de Cr$ 100.000,00	3% "
DEPÓSITOS A PRAZO FIXO	
Por 6 meses	4% "
Por 12 "	5% "
COM RETIRADA MENSAL DE JUROS	
Por 6 meses	3 1/2% "
Por 12 "	4 1/2% "
DEPÓSITOS DE AVISO PRÉVIO	
30 dias	3 1/2% "
60 dias	4% "
90 dias	4 1/2% "
LETRAS A PRÊMIO (sêlo proporcional)	

Condições idênticas às de depósitos a prazo fixo.

O Banco faz tôdas as operações do seu ramo — descontos, empréstimos em conta corrente, cobranças, transferências, etc., e mantém filiais ou correspondentes nas principais cidades do país ou do exterior, possuindo no Distrito Federal, além da Agência Central, à rua 1.º de Março n.º 66, mais as seguintes: BANDEIRA, Rua Mariz e Barros, 44 — BOTAFOGO, Rua Voluntários da Pátria, 449 — CAMPO GRANDE, Rua Campo Grande, n.º 162 — COPACABANA (em instalação), Avenida Nossa Senhora de Copacabana, n.º 1.292 — GLÓRIA, Rua do Catete, 238 — MADUREIRA, Rua Carvalho de Souza, n.º 299 — MÉIER, Avenida Amaro Cavalcanti, n.º 95 — RAMOS, Rua Leopoldina Rego, n.º 78 — A SAÚDE, Rua do Livramento, n.º 63 — TIRADENTES, Rua Visconde do Rio Branco, n.º 52 — SÃO CRISTÓVÃO, Rua Figueira de Melo, n.º 360 (esquina da Rua São Cristóvão) — TIJUCA, Rua Desembargador Isidro, 4 — e VILA ISABEL, Avenida 28 de Setembro, n.º 412.

Em tôdas as partes do mundo é ouvida a poderosa voz da Rádio Club de Pernambuco

Ouvintes de tôdas as latitudes comprovam o alcance da Rádio Club de Pernambuco, em cartas repassadas de simpatias. Estas cartas comprovam não sòmente a excelência do aparelhamento técnico da emissora, bem como sua eficiência como veículo para sua propaganda. Convidamos os anunciantes a lerem as impressões dos que nos ouvem em Duque de Caxias, no Sul, ou em Ipamerí, no Estado de Goiás. Assim poderão melhor aquilatar do que significa a sua mensagem de vendas na "pioneira das ondas curtas".

Do Dr. Donato R. Borges, 1.º Ten. Médico, residente em Ipamerí, no sul de Goiás, e assíduo ouvinte da PRA-8, recebemos a carta que abaixo transcrevemos, a qual fêz acompanhar de alguns envólucros da Pasta Eucalol, tomando parte no Concurso de Viagem ao Rio, que tem despertado entre nossos ouvintes grande interêsse.

Ipamerí, 10 de janeiro de 1948.

Sr. Diretor da Rádio Clube de Pernambuco.

Cordiais saudações:

Sou filho do Sul, mas tendo servido no Recife por largo período, trouxe daí muitas recordações, apreciando muito a terra, a tradição de seu povo, seus usos, costumes e sua música.

Assim, não poderia deixar de ouvir os programas da P. R. A.-8, para recordar-me da linda Veneza Brasileira.

Aproveito também a oportunidade para informar a V. S. da nitidez com que é ouvida essa possante estação nordestina aqui no sul de Goiás, principalmente após as 19 horas.

Sem mais, grato pela atenção e de V. S. um amigo ao inteiro dispor.

As.) Donato R. Borges
1.º Ten. Médico

Do Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque, residente em Duque de Caxias, no Estado de São Paulo, recebemos a seguinte carta:

Duque de Caxias, (S. P.), 2 de Fevereiro de 1948.

Ilmo. Sr.,
Diretor da P. R. A.-8.

Respeitosas saudações.

Desobrigando-me do grato dever para com aquêles de boa vontade, apresento-vos os meus sinceros agradecimentos pela especial atenção que V. S. me dispensou: atendendo ao apêlo que há dias vos fiz referente ao enderêço de um tio meu.

Esclareço-vos que após quatro dias da expedição de minha carta a V. S., recebi um telegrama do referido tio.

Do amigo reconhecido.

as.) Dagmar Pessoa de Albuquerque.

Enderêço:
Ten. Dagmar Pessoa de Albuquerque
4.º Regimento de Infantaria
Duque de Caxias — São Paulo.

Do Sr. John Dinesen Hansen, residente à Av. Churchill n.º 97, sala 305-306, no Rio de Janeiro, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Rádio Club de Pernambuco PRA-8.

A resposta para a pergunta feita por esta Emissora: Qual é a casa que irá patrocinar o Bochudo? E' a seguinte: — Irá patrocinar o grande frêvo de Sebastião Lopes para o Carnaval de 48, uma das maiores casas de Pernambuco.

"CASAS JOSE' ARAUJO S. A.", Rua Duque de Caxias n.º 191.

Atenciosamente

as.) John Dinesen Hansen

Do Sr. Verner Mélo, também residente no Rio de Janeiro, à Rua Flack n.º 11 — Riachuelo, recebemos a seguinte carta:

Rio de Janeiro, 29 de Dezembro de 1947.

Exmo. Sr..,
DD. Rádio Clube de Pernambuco PRA-8.

Como ouvinte assíduo dessa Emissora, vou responder uma pergunta feita pela mesma.

A casa que vai patrocinar o BOCHUDO é a formidável

CASAS JOSE' ARAUJO S. A., Rua Duque de Caxias, 191, Recife — Pernambuco.

Cordialmente
as.) Verner Mélo

Enderêço:
R. Flack n.º 11, Apartamento 301.
Riachuelo — Rio de Janeiro.

P. S. — Ouço tão bem os programas dessa Emissora, como se fôsse uma estação local, aliás é a única de todo o nordeste e norte do Brasil que se ouve perfeitamente.

P. R. A. 8 - RÁDIO CLUB DE PERNAMBUCO

Av. Cruz de Cabugá, 394

Representante no Rio: — F. R. Pereira de Souza & Filho — Praça Getúlio Vargas, 2 — 4.º and.

Flagrante da chegada a Santos das novas locomotivas "Diesel-Elétricas" adquiridas pela Sorocabana.

A Estrada de Ferro Sorocabana Recebe Mais 5 Locomotivas Diesel-Elétricas

A VITALIDADE de São Paulo tem por vêzes superado a capacidade de previsão dos que se propõem dar-lhe elementos para seu fortalecimento progressivo, ainda quando essa previsão se afigura por demais otimista.

Entre os fatôres fundamentais na construção da economia do Estado e da Nação se encontram os transportes ferroviários, cuja solicitação vem sendo feita em progressão sempre crescente e em escala frequentemente desconcertante para os que elaboram os programas para escoamento da riqueza criada. Nesse particular, entretanto, não se tem descuidado a Sorocabana, para preservação dos interêsses dos seus clientes e prestação de serviços que dela espera a coletividade em geral.

Com êsse objetivo estabeleceu a ferrovia estadual um plano de ampliação e modernização do seu parque de material de tração, que se vem enriquecendo com novas unidades elétricas e Diesel-elétricas, construídas segundo os moldes instituídos pela mais adiantada técnica ferroviária americana. E' assim que as primeiras 20 locomotivas elétricas de 2.000 HP, em tráfego desde 1944, se associam agora 26 outras, do mesmo tipo e potência, 16 das quais já chegadas ao Brasil e entregues pela Eletrical Export.

Dentro de futuro próximo atingirá a eletrificação da linha-tronco da Sorocabana a estação de B. Campos, situada no km. 450, chegando-se assim ao têrmo da segunda etapa do plano estabelecido para êsse vultoso empreendimento. Daí para diante a eletrificação, no seu caminho rumo às barrancas do Paraná, se tornaria por demais onero-

sa, se se leva em conta a necessidade da construção dispendiosa de linha para a transmissão de energia elétrica captada nos arredores de S. Paulo. E' que na alta Sorocabana ainda é pouco abundante êsse gênero de energia, até a concretização do plano já elaborado sob a forma de ante-projeto para a construção da Usina Hidro-Elétrica de Salto Grande. Essa razão, secundada por outras de caráter técnico-econômico, fêz com que se julgasse prudente não extender para além daquele ponto, no momento, a obra de eletrificação, tal como vinha sendo executada. As solicitações de transportes, entretanto, não arrefeceram, exigindo para a sua satisfação o concurso de novas unidades tratoras. Foi quando a Estrada, depois de exame acurado do problema que se lhe apresentava, decidiu-se pela Tração Diesel-elétrica, cujo alto padrão técnico se está recomendando cada vez mais nos meios ferroviários mundiais, mesmo naqueles em que o carvão pode ser conseguido em boas condições de preço e qualidade. As locomotivas Diesel-elétricas, transportando no seu bojo usinas próprias, e autônomas, dá eletricidade que lhes alimentaria os motores de tração, iriam permitir, como já estão permitindo, se dilatasse para além dos limites das linhas aéreas, o campo fértil da colheita de benefícios proporcionados pela tração elétrica.

Entre as principais vantagens dêsse tipo de locomotivas, quando trabalhando em regime normal, podem-se citar:

1) — Grande disponibilidade para o serviço, representada, por vêzes, por 95% do tempo, e às vêzes mais, quando usadas as máquinas em serviço de manobra.

2) — Maior economia de operação nas terminais e nos serviços intermitentes, pois, ao contrário da locomotiva a vapor, não precisa consumir combustível durante paradas mais ou menos prolongadas.

3) — A despesa com combustível é cêrca de 5 vêzes inferior à apresentada pelas locomotivas a vapor, sem se falar na economia de transporte de óleo Diesel relativamente ao da lenha e carvão, maior facilidade de armazenamento daquele combustível, etc.

4) — Operação mais elástica pela desnecessidade de abastecimento frequente de combustível e água durante a viagem.

5) — Características de padronização mais acentuadas com as vantagens consequentes para a operação e conservação das locomotivas, etc.

As 52 locomotivas Diesel-elétricas já em tráfego, fornecidas pela General Eletric C.º, dentro em pouco se juntarão 15 mais, de construção da "The Whitcomb-Locomotive C.º, das quais as 5 primeiras acabam de chegar a Santos.

São as seguintes as características principais dessas locomotivas recém-chegadas:

Fabricante: The Whitcomb Locomotive C.º.

Potência: 1.300 HP distribuídos por 2 motores Sterling, modêlo Viking 8, 1.200 RPM.

Pêso total: 94 toneladas.

Pêso por eixo motor: 18,144 tons.

Pêso por eixo livre: 10,714 tons.

Nota: A locomotiva repousa sôbre dois truques, de 3 eixos cada um, dos quais dois externos motorizados e um interno livre.

Êste número foi Microfilmado
pela
Companhia Auxiliar de Serviços de Administração
Av. Almirante Barroso, 91 - 4.º andar - Tel: 42-9777
DEPARTAMENTO DE MICROFILMAGEM
O OBSERVADOR está habilitado à reprodução em microfilme positivo, de quaisquer dos artigos contidos no mesmo, bastando para isso que os interessados se dirijam à Administração da Revista:
Avenida Graça Aranha, 182 - 8 º andar - Tel: 42-5519

Banco Ribeiro Junqueira S. A.

Inaugurou Instalações de Sua Agência em Niterói

NUM moderno edifício recém-construído à Avenida Amaral Peixoto, esquina da Rua Visconde de Uruguai, em Niterói, o Banco Ribeiro Junqueira S. A. vem de inaugurar, a 21 de dezembro corrente, mais uma agência que está destinada a prestar relevantes serviços ao desenvolvimento econômico do Estado do Rio de Janeiro, sobretudo pelo entrosamento que pode facilitar, de negócios entre emprêsas disseminadas pelas diversas regiões já servidas pela rêde do importante estabelecimento de crédito.

O Banco Ribeiro Junqueira é dos estabelecimentos mais conceituados na área compreendida pelos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro e são inestimáveis os serviços que tem prestado à indústria, lavoura, pecuária e comércio, através de suas agências sediadas em prósperos municípios, servidas por uma equipe de funcionários diligentes e que incluem em sua norma de ação um justo espírito de compreensão para as questões locais.

Tendo suas origens lançadas há trinta e seis anos passados — em abril de 1912 — nasceu da fusão de uma série de casas bancárias, das quais a primeira, fundada naquela data, na próspera cidade de Leopoldina, o foi com o intuito de trabalhar ativamente pelo progresso da cidade. Foram seus pioneiros os senhores José Monteiro Ribeiro Junqueira, Custódio Monteiro Ribeiro e Francisco de Andrade Botelho. O estabelecimento de crédito nascido desta associação passou a girar sob a firma de Ribeiro Junqueira, Irmão & Botelho.

Pouco tempo depois, em várias cidades vizinhas, foram sendo estabelecidas outras casas bancárias. Com o crescimento dos negócios, impôs-se a fusão das mesmas sob a forma de um banco, no caso o Banco Ribeiro Junqueira S. A., hoje com uma extensa e intensa rêde disseminada em vários Estados, com um importante escritório na Capital Federal e agora servindo também à população e às atividades econômicas de Niterói.

A solenidade da inauguração dos escritórios do Banco Ribeiro Junqueira em Niterói foi um acontecimento marcante na vida comercial e social da cidade, tendo assistido à mesma o Dr. Carlos Luz, diretor-presidente, e Otávio Armond Tostes da Fonseca, diretor-superintendente. A bênção das instalações foi dada pelo Bispo de Niterói, D. João da Mata, tendo assistido ainda à cerimônia o Dr. Geraldo de Macedo Soares, como representante do Governador do Estado, e mais os desembargadores Agenor Rabelo, Alvaro Ferreira Pinto e Julião de Macedo Soares.

A gerência do Banco Ribeiro Junqueira S. A. na capital fluminense foi confiada ao Dr. Ataíde Caldas, antigo funcionário da organização, a cuja responsabilidade se encontrava confiada a agência de Itaperuna.

DISSEMINAÇÃO DA RÊDE

Mantendo sua sede central em Leopoldina, com filial no Rio de Janeiro, à Rua da Quitanda n.º 72, o Banco Ribeiro Junqueira tem suas agências assim distribuídas:

Estado do Rio: Barra Mansa, Cambuci, Campos, Cardoso Moreira, Carmo, Itaperuna, Miracema, Pádua, Petrópolis, Porciúncula, Rezende, Pureza, Sapucaia, São Fidelis, Volta Redonda.

Minas Gerais: Belo Horizonte, Francisco Sales, Leopoldina, Palma, Pirapetinga, Pôrto Novo, Recreio, São João Nepomuceno, São Lourenço, Silvestre Ferraz.

Espírito Santo: Mimoso do Sul, Muqui.

São Paulo: Presidente Bernardes, Valparaíso.

NÚMEROS SIGNIFICATIVOS

Para que se verifique o grau de desenvolvimento dos negócios do Banco Ribeiro Junqueira S. A., basta passar em revista alguns algarismos. Em 1939 o volume de depósitos em seu poder era de Cr$ 61.486.754,80, e, em 1947, havia atingido um total de ..... Cr$ 329.020.054,30. O Fundo de Reserva, que em 1939 era de ..... Cr$ 72.000,00 apenas, em 1947 elevava-se a Cr$ 4.808.733,20. Os títulos descontados, que em 1939 foram num total de Cr$ 50.189.195,80, em 1947 alcançaram 224.593.223,90. Os empréstimos em conta-corrente se deslocaram de Cr$ 11.005.378,90 em 1939 para Cr$ 99.746.323,80 em 1947. Os títulos em cobrança, que em 1939 eram num total de Cr$ 11.794.943,00, atingiram, em 1947, a Cr$ 53.273.983,00.

Além do fundo de reserva acima citado, de Cr$ 4.808.733,20, há mais um fundo de previsão na ordem de Cr$ 1.656.698,80, além de apólices e ações no valor de Cr$ 8.316.146,20 e imóveis no valor de ..... Cr$ 30.661.759,30, escriturados pelo valor do custo, o que tudo soma .... Cr$ 45.443.337,50. O disponível, em 31 de dezembro do ano próximo passado, era de Cr$ 49.316.662,00.

Servem êstes números, colhidos ao acaso em vários relatórios de Diretoria, para provar o relêvo econômico do Banco Ribeiro Junqueira S. A.

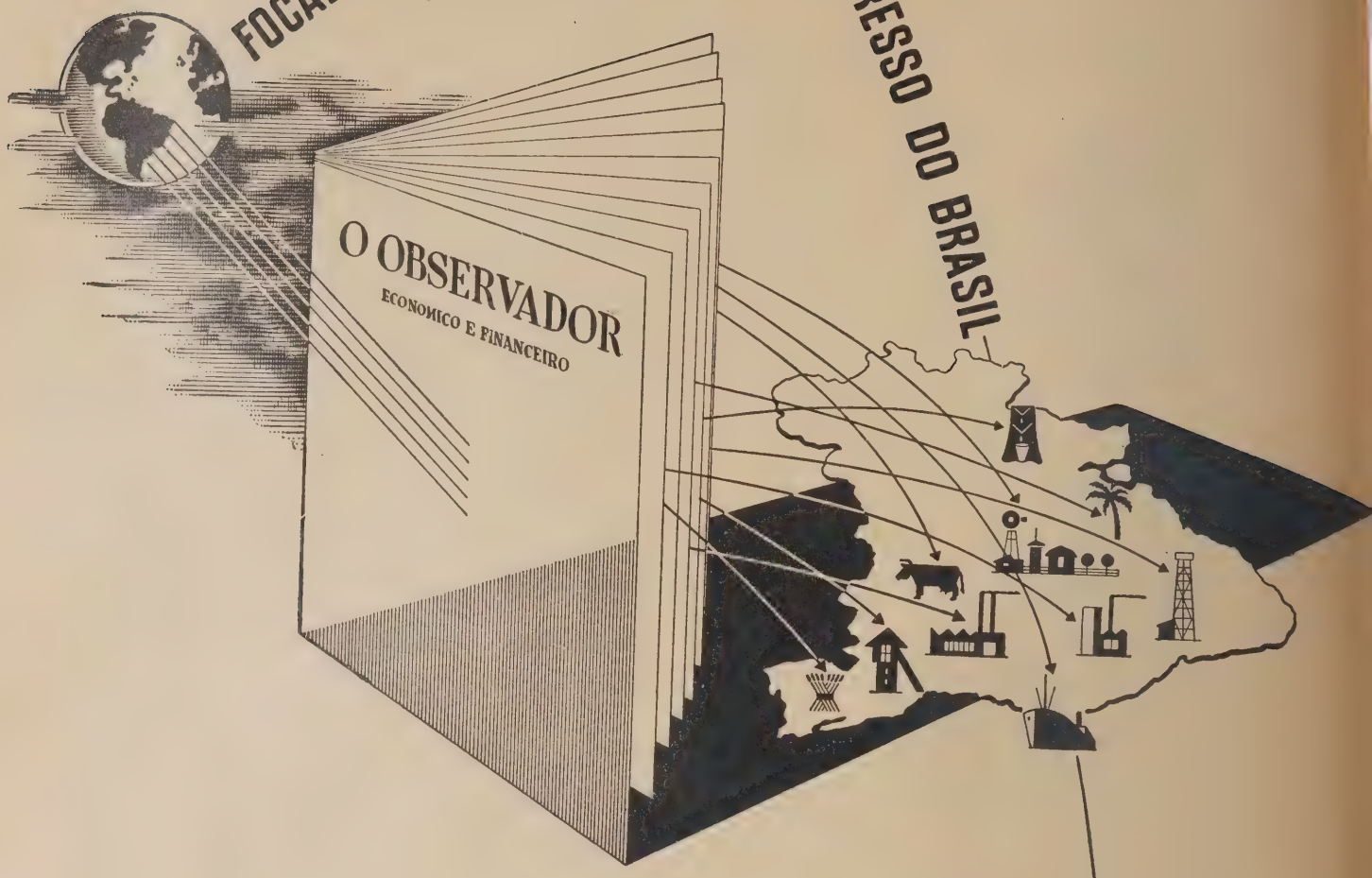
A DIRETORIA DO ESTABELECIMENTO

Além do diretor-presidente, Dr. Carlos Coimbra da Luz, e do diretor-superintendente, Dr. Otávio Armond Tostes da Fonseca, fazem parte da Diretoria do Banco Ribeiro Junqueira, como diretores: Dr. Antônio Augusto Junqueira. Renato Monteiro Junqueira Botelho, Dr. Antônio Junqueira Botelho, Dr. Joaquim Cândido Ribeiro Junqueira.

Compõem o Conselho Consultivo da organização: Dr. José Procópio Teixeira Filho. José Ribeiro dos Reis. Dr. Traiano de Miranda Valverde. Dr. Cipriano da Silveira. Dr. Ormeo Junqueira Botelho. Dr. Vanor Ribeiro Junqueira. Dr. Gastão de Azevedo Vilela. Dr. Antônio Cintra Gordinho. Rodolfo Moglia. Dr. Gustavo Drumond Tostes. José Augusto Bahia Mascarenhas. João Braz.

No Conselho Fiscal estão integrados: Agenor Pinto Ribeiro Junqueira. José Junqueira Bastos. Dr. Osvaldo Cristovam Vieira. Como suplentes, figuram: Sebastião de Paula Nogueira. Otaviano Ferreira de Toledo, Acácio Serpa.

FOCALIZANDO COM REALISMO O PROGRESSO DO BRASIL



O desenvolvimento progressivo dos nossos recursos econômicos, com o incremento da produção agrícola, o ritmo acelerado da indústria e a expansão do comércio em todos os ramos, palpita, através de reportagens vivas, estudos profundos, agudos comentários e noticiário honesto, nas páginas de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO — líder das revistas especializadas do Brasil! Daí ser O OBSERVADOR citado, hoje em dia, como preciosa fonte bibliográfica de valor inestimável para economistas, técnicos e estudiosos em geral. Por outro lado, o fato de ser O OBSERVADOR procurado, com crescente interêsse, por leitores da mais variada gama intelectual — professôres, industriais, comerciantes, banqueiros e estudantes — e a circunstância de contar, entre seus assinantes, entidades públicas e privadas de todos os países americanos, muitos europeus, e nos mais longínquos rincões do território brasileiro, conferem-lhe um valor indiscutível como eficiente veículo de publicidade para quantos aspiram ao progresso de seus negócios e à prosperidade nacional.

Solicite, hoje mesmo, pelo Reembôlso Postal, uma assinatura de O OBSERVADOR ECONÔMICO E FINANCEIRO, preenchendo o cupão abaixo.

O OBSERVADOR

ECONÔMICO E FINANCEIRO

AVENIDA GRAÇA ARANHA, 182

RIO DE JANEIRO

ASSINATURAS

1 ano.....Cr$ 100,00
2 anos....Cr$ 180,00
3 anos....Cr$ 260,00

LÍDER DAS REVISTAS ESPECIALIZADAS DO BRASIL

O OBSERVADOR Econômico e Financeiro
Caixa Postal, 3114-Rio de Janeiro

Solicito, pelo Reembôlso, uma assinatura por..... ano(s).

Nome.....
Rua e N.º.....
Cidade.....
Estado.....

Inter-Americana

Providências Tendentes à Implantação da Indústria do Petróleo

Oportuna exposição ao Presidente da República dos trabalhos afetos ao C. N. P.

AO visitar o chefe da Nação os campos petrolíferos do Recôncavo, o presidente do Conselho Nacional do Petróleo fêz ao General Eurico G. Dutra e sua comitiva uma ampla exposição do desenvolvimento dos trabalhos afetos a êsse órgão. O General João Carlos Barreto imprimiu orientação sensata e clara à sua exposição, fundamentando tôda a sua argumentação nas conclusões dos técnicos que estudaram o assunto. A exposição do presidente do C. N. P. causou a melhor impressão ao Presidente da República e altas autoridades presentes, pelo que julgamos oportuno dar à publicidade o seu trabalho, que está concebido nos seguintes têrmos:

"Excelentíssimo Senhor Presidente da República.

Meus senhores.

Não nos parece fora de propósito que, nesta oportunidade da visita do excelentíssimo Senhor Presidente da República aos serviços do Conselho Nacional do Petróleo na Bahia, se possa fazer rápido relato das atividades dêste órgão, aqui e em outros pontos do nosso território, acentuando os trabalhos da pesquisa propriamente dita e as providências tendentes à implantação da indústria do petróleo entre nós, aí considerados o refino e os respectivos meios de transporte.

Como já se tem declarado bastas vêzes, no Recôncavo baiano, que, desde 1939, é o berço do petróleo brasileiro, já foram revelados 5 campos petrolíferos, dos quais o de Candeias, o maior de todos, se encontra em desenvolvimento de produção e vem sendo considerado como a principal fonte de óleo cru para a refinaria que, erigida neste recanto, estará dentro em pouco contribuindo para o surto econômico dêste grande Estado.

A outra parcela de óleo para o mesmo destino será fornecida pelo campo de Itaparica, na ilha do mesmo nome, de vez que o de D. João, mais recentemente descoberto, a noroeste de Candeias, se acha em face de delimitação e desenvolvimento inicial, não se podendo ainda dispor do seu petróleo, que é, aliás, excelente pelas suas características, e se encontra a pouca profundidade do solo.

Na realidade, a grande expressão econômica do campo de D. João reside nas suas camadas produtoras a menos de 300 m de profundidade, parecendo que se estendem sob a água ou em regiões de mangue, o que irá por certo determinar, de futuro, o encarecimento das operações de extração pelo emprêgo provável de perfurações dirigidas.

E' interessante observar-se que na complexa estruturação do subsolo baiano, recortado de falhas e onde as formações petrolíferas se têm mostrado descontínuas e em geral de proporções restritas, o petróleo é de superior qualidade, como o confirmam as análises, de alto teor parafínico e rico em lubrificantes, notadamente em Candeias. Em contraposição, porém, êsse grau elevado de parafina quebra o ritmo do escoamento e reduz a produção efetiva diária de cada poço, limitando, por outro lado, o aproveitamento das respectivas jazidas.

No conjunto de 78 poços produtores de óleo, de todos os campos do Recôncavo baiano, cujas reservas recuperáveis montam a 17,8 milhões de barris, a produção potencial diária é, neste momento, de cêrca de 11.600 barris (de 159 litros cada um), só se podendo contar, entretanto, com a produção efetiva de um têrço dêsse total ou um pouco menos, ante a necessidade do contrôle do funcionamento dos poços para a sua utilização mais econômica.

Nesta base, a refinaria de Mataripe, de tipo *combination topping and cracking unit*, a primeira no gênero a levantar-se no país para o trato do petróleo nacional, terá a capacidade inicial de 2.500 barris diários e produzirá, principalmente, gasolina e óleo combustível, achando-se aparelhada, todavia, para proporcionar também querosene e óleo diesel. Outrossim, está prevista a sua ampliação para 5.000 barris diários, tão pronto o permitam as nossas crescentes reservas petrolíferas, tendo-se, ainda, em aprêço a extração de lubrificantes do petróleo baiano, possivelmente no ano de 1953, em proporções capazes de cobrir cêrca de 40% do nosso mercado interno estimado para aquela época.

O empreendimento que, logo após o término da construção e já em início de funcionamento, será conduzido por uma sociedade de economia mista, a Refinaria Nacional de Petróleo S. A., nos moldes constantes do Decreto-lei n.º 9.881, de 16 de setembro de 1946, que a criou, poderá atender ao suprimento em derivados do petróleo dos Estados da Bahia, Sergipe e Alagoas, cooperando desta forma com 3,2% do abastecimento total provável do país no ano de 1950.

O capital inicial é de ..... Cr$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), distribuído em 50.000 (cinquenta mil) ações de Cr$ 1.000,00 (mil cruzeiros), das quais 25.000 (vinte e cinco mil) serão subscritas pela União e as restantes oferecidas à subscrição pública, só podendo ser compradores pessoas naturais brasileiras.

Orçado em US$ 2.000.000,22 (dois milhões de dólares) o custo da instalação, que está a cargo da The M. W. Kellogg C.º, firma norte-americana de renome, e da sua subsidiária, Kellogg Pan American Corp., respectivamente para os trabalhos do projeto, detalhes de engenharia, compra, inspeção e expedição do material quanto à primeira e para os serviços de montagem e construção quanto à segunda, deverá ocorrer dentro de poucos dias o desembarque no pôrto de Mataripe da primeira remessa do material. Ultimam-se, ao mesmo passo, os preperativos do terreno no qual se vai erguer a refina-

ria, de sorte que, mantido o ritmo da construção, possa a mesma achar-se em plena marcha no fim do ano de 1949 ou imediatamente no começo de 1950.

Cumpre-nos salientar, aqui, o profundo reconhecimento do Conselho do Petróleo ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República pelo decidido apoio a essa realização, desde os seus primórdios, quer sancionando a iniciativa, no aplauso aos seus propósitos, quer promovendo, êle mesmo, as providências que não raro se faziam urgentes, em busca de se solverem sem mais delonga os compromissos por nós assumidos, particularmente no estrangeiro.

O funcionamento da refinaria da Bahia trará economia em divisas da ordem de US$ 2.846.150,00 (dois milhões oitocentos e quarenta e seis mil cento e cinquenta dólares) por ano, ou sejam Cr$ 53.280.000,00 (cinquenta e três milhões duzentos e oitenta mil cruzeiros), ao câmbio de 18,72. Além disso, sobrevirão lucros para a União, quer dos dividendos que lhe couberem pelo investimento na Sociedade, quer na venda de 2.500 barris diários de óleo cru, na base de US$ 2,80, que proporcionará a renda aproximada anual de Cr$ 39.312.000,00 (trinta e nove milhões e trezentos e doze mil cruzeiros).

Em realce da obra a que nos estamos referindo, podíamos ainda ponderar a sua participação conpulsória, inclusive de uma fração dos lucros, nas investigações pelo petróleo. Não obstante o seu pequeno vulto, destino é êsse que serviria também para justificar o empreendimento, tão vastos são os meios financeiros indispensáveis e diversas as fontes a que temos de recorrer para a pesquisa do petróleo em larga escala, ademais da premência por que incessantemente clama a solução do palpitante problema.

Em tal sentido, colhe citar-se o prosseguimento dos trabalhos de prospecção neste Estado, na fossa do Recôncavo da Baía de Todos os Santos e na área sedimentar que ao Norte desta fossa se estende até o Rio São Francisco, formando um todo de 400 km de extensão por 50 a 100 km de largura, como ainda no Estado de Sergipe, e assim na faixa sedimentar costeira, envolvendo o Estado de Alagoas, consoante programa delineado pela Divisão Técnica do Conselho e pela grande firma DeGolyer and MacNaughton, consultora dêste órgão. Dessas indagações, apontam-se áreas, ainda em terras baianas, propícias à acumulação de óleo, nas quais se abrem, neste momento, poços pioneiros, como o de Sto. Antônio, cuja perfuração já atingiu a elevada profundidade de 2.729 m, a maior até aqui alcançada em todo o país, e os de Restinga e Tucano. Em Sergipe, concluídos os trabalhos geológicos que se vinham processando desde o anó de 1946, e que assinalaram a definição de eixos de dobramento e estruturas fechadas, além de falhas, realiza-se agora a prospecção geofísica, de caráter sísmico, para o conhecimento das formações adequadas à execução de poços pioneiros.

Quanto a pesquisa em outros pontos do território, poderíamos aludir, de relance, que vem o Conselho desde alguns anos efetuando reconhecimentos de caráter geral e enfrentando operações geológicas e geofísicas nas bacias do Paraná e Amazonas e na região do Piauí-Maranhão. Nesta última, prosseguem os estudos geológicos da enorme área sedimentar a que famoso geólogo norte-americano denominou de "geossinclíneo do Parnaíba", que inclui também parte do Estado de Goiás, e em que se indicara a presença de formações potencialmente favoráveis à existência de óleo. Ativam-se aí os estudos para a seleção de locais onde perfurações testes irão decidir do valor de tais formações.

De modo análogo, no Estado do Pará operam elementos nossos, integrando uma equipe sismográfica e outra gravimétrica, de emprêsas norte-americanas contratadas, com o objetivo de se verificar a espessura das camadas sedimentares na Ilha de Marajó, delta amazônico, e ao longo da bacia amazônica, e, assim, a ocorrência de estruturas próprias à acumulação de óleo. Em face dos resultados promissores, que já denotaram ser a espessura dos sedimentos no centro daquela ilha superior a 4.000 metros, espera-se dentro em pouco seja assinalada uma locação para a sondagem que irá dizer das possibilidades oleíferas da região.

Na bacia do Paraná, ou melhormente no Estado do Paraná, após as indagações de natureza sísmica que ocorreram a oeste de Ponta Grossa, infelizmente sem melhores augúrios, se bem que em pequena fração da imensa bacia, onde não se mostraram praticáveis aquêles processos, passou-se, no início dêste ano, a trabalhos de geologia de ções da Pátria, que desafia a nossa próbabilidade da existência de óleo na geossinclinal paranaense. Com efeito, desde 1944, em que se executou um reconhecimento geológico geral nessa bacia, foi havida como área da maior significação para a pesquisa do petróleo a faixa paleozoica, de perto de 100 km de largura, que se alonga de São Paulo até o Rio Grande do Sul.

Tais são as investigações que, com firme vontade e entusiasmo, se esforçam por conduzir a boa meta os brasileiros que aqui labutam, bem como elementos estrangeiros, contratados, na sua maioria norte-americanos, geólogos e organizações técnicas especializadas, de reputada experiência.

Sem dúvida, magna tarefa é essa da pesquisa do petróleo nos múltiplos rincões da Pátria, que desafia a nossa própria capacidade realizadora e que, reclamando abundância de meios e técnicos, nos traz a convicção de que só a procura em grandes proporções e simultaneamente por tôda parte, e por quantos se proponham aptos a fazê-lo, será suscetível de proporcionar, em breve prazo, novas fontes abastecedoras, como há mister de se descobrirem, ante o nosso proclamado potencial oleífero.

Voltando às riquezas do subsolo baiano, cabe-nos referir ainda ao gás de Aratu, que é a verdadeira expressão dêsse campo e cujo aproveitamento industrial vem de ser ratificado pelo Conselho, em consonância com os interêsses econômicos dêste Estado. Dotado de elevado poder calorífico, 9.000 cal./m3, e alta pressão. 71 atmosferas na jazida, e medindo o volume de quase um bilião de metros cúbicos, teve-se o propósito de assegurar-lhe o suprimento no período aproximado de 20 anos, com a distribuição diária até 130.000 m3 e ao preço mínimo de venda de Cr$ 0,20 (vinte centavos), por m3 na instalação de Aratu. A sua utilização, firmada após concorrência pública, se destina a empreendimentos para fabricação de cimento Portland, cal e óleos vegetais, além de energia termelétrica, que a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro irá empregar na eletrificação de parte da via férrea.

Outra tarefa importante, entre as realizações do Conselho, consiste nos trabalhos para a instalação de oleodutos, de grande capacidade, entre Santos e São Paulo, com o objetivo do transporte fácil e barato dos combustíveis líquidos, em crescente aumento de consumo, de tôda a região econômica suprida pelo pôrto de Santos.

Após os estudos de uma comissão especial, foi elaborado pelo famoso técnico norte-americano Sr. William G. Heltzel um projeto preliminar que, acei-

to pelo Conselho, compreende o lançamento de 2 linhas principais, respectivamente de 10" de diâmetro, para o escoamento de produtos leves, como gasolina, querosene e óleo diesel, e de 18" para óleo combustível e petróleo. prevendo-se um deslocamento inicial de 25.000 barris diários e orçando-se a obra, em fevereiro do corrente ano, em Cr$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de cruzeiros).

Tal empreendimento será enfrentado pela Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a que fôra concedida a exploração dos oleodutos, ficando, porém, aquela organização sujeita, ademais, de outras obrigações, à fiscalização técnica do Conselho do Petróleo. Posso informar-vos de que, neste instante, se acha de novo entre nós aquêle ilustre técnico para o traçado do projeto detalhado, sendo possível que os oleodutos entrem em funcionamento no primeiro trimestre de 1950, se logo concluídas as respectivas operações de financiamento.

Com a enumeração dêsses trabalhos, vale ponderar-lhes o rendimento, pelo muito que já se há alcançado, face as verbas até aqui despendidas. De feito, ao total das dotações atribuídas ao Conselho, no período de 1938, data da sua criação, a 1947 inclusive, ou sejam Cr$ 448.187.350,00 (quatrocentos e quarenta e três milhões, cento e oitenta e sete mil trezentos e cinquenta cruzeiros), tirante os saldos recolhidos ao Tesouro Nacional, antepõe-se o valor ativo, calculado em janeiro do corrente ano no montante de ..... Cr$ 328.363,220,00 (trezentos e vinte e oito milhões trezentos e sessenta e três mil duzentos e vinte cruzeiros), nêle incluindo-se todos os materiais e equipamentos e o que é recuperável no potencial dos campos petrolíferos dêste Recôncavo, ou seja, dos poços produtores de óleo e de gás. Desvenda-se aí, através de elevada taxa de recuperação, promissora situação econômica.

Devo, aliás, observar que os serviços contratuais, celebrados com técnicos e emprêsas estrangeiras, e a aquisição de material, sobretudo de sondagem, no exterior, alinham-se nas despesas, entre as de maiores índices.

Finalmente, é relevante salientar a recente decisão tomada pelo excelentíssimo Senhor Presidente da República. ao definir as bases da verdadeira criação da indústria petrolífera em nosso território, pugnando pelos meios indispensáveis e, outrossim, "colocando em mãos nacionais o setor intermediário da industrialização dos combustíveis líquidos".

Balanceando o emprêgo mais oportuno das divisas de que dispõe o Brasil em vários países da Europa e que, congeladas, importa liberar, bem houve a sua excelência lhe fôsse o melhor destino a aquisição de material para construção de refinarias e navios petroleiros, ademais de locomotivas, para outro setor da economia geral. Na realidade, buscava-se, por tal arte, dar corpo ao programa de industrialização que fôra idealizado na elaboração do Plano Salte, no pertinente ao petróleo, onde se delinearam realizações com o fito não só de alcançar, no período de 4 anos, ou seja em 1952, uma capacidade de refino para todo o consumo interno, estimado então em cêrca de 80.000 barris diários, como ainda de se conquistar uma frota de petroleiros, num total de 180 mil toneladas, que assegurasse o transporte de matéria prima para as refinarias e a distribuição fácil dos seus produtos para diversos portos do país.

Integrando as instalações que vão ser erigidas, com capitais privados nacionais, por dois grupos financeiros, respectivamente, no Distrito Federal e no Estado de São Paulo, para 10.000 e 20.000 barris diários, construirá o Estado uma refinaria de alta capacidade, da ordem de 45.000 barris diários, também para o trato inicial do petróleo importado, consoante estudos que de há muito se vinham processando neste Conselho. A par da indiscutível economia de cambiais que daí promana para a nossa balança comercial, sensível contribuição poderá advir dos lucros das refinarias para se intensificarem os trabalhos de pesquisa, além do desenvolvimento que para a economia nacional certamente significará a indústria do petróleo em grande escala.

Como é do conhecimento público, encontra-se desde há pouco no Congresso Nacional, submetido à alta sabedoria dos seus pares, um projeto de lei, que consubstancia aquêle plano autorizando o Poder Executivo a abrir créditos especiais até o total de .... Cr$ 1.178.457.530,30 (um bilião cento e setenta e oito milhões quatrocentos e cinquenta e sete mil quinhentos e trinta cruzeiros e trinta centavos) para atender às despesas com a aquisição do material a que nos referimos, verificando-se os respectivos pagamentos em cambiais.

São essas as aspirações que, sob a égide do Govêrno Federal, orientam a obra do Conselho Nacional do Petróleo, à margem das indagações para que, em outro plano, se voltam ainda ás nossas atividades, no rumo do aproveitamento das ricas jazidas de xistos betuminosos de que tão generosamente é dotado o país.

Exmo. Sr. Presidente da República:

A obra que V. Excia. está visitando é a resultante de entusiásticos esforços da nossa gente, dotada de alto espírito de cooperação e na ânsia de desvendar as riquezas petrolíferas do subsolo brasileiro, tanto se afirma que é ainda no potencial do óleo que repousam os fundamentos mais sólidos da economia de uma nação.

A presença de V. Excia. neste cenário é honra insigne, e o Conselho Nacional do Petróleo, que me esmero por bem dirigir, está seguro de que V. Excia. se há feito arauto do desdobramento das nossas fontes básicas de riqueza e timbra em impulsionar por inadiável e essencial o surto do petróleo, erigindo-o uma das características mais expressivas do seu govêrno.

Ergo a minha taça pela ventura pessoal de V. Excia., pela grandeza do seu govêrno e pela marcha ascendente dos nossos destinos."

OBSERVAÇÕES MUNICIPAIS

O Surpreendente Progresso de Itabira

COMEMORANDO a passagem do centenário da elevação de Itabira à categoria de cidade, ocorrida a 9 de outubro passado, o Departamento Estadual de Estatística de Minas Gerais, organizou, com a colaboração dos órgãos do sistema estatístico regional vinculado ao I.B.G.E., interessante Sinopse, na qual, a par de alguns dados estatísticos mais importantes, apresenta a súmula da evolução política e social daquele progressista Município montanhês.

Itabira, como tantas outras cidades mineiras, teve origem na exploração aurífera, que para ali atraiu os primeiros povoadores do território. Encerrado o ciclo da exploração do ouro, voltaram-se os seus habitantes para outras atividades, menos fascinantes, é certo, mas capazes de assegurar resultados compensadores a todos os que a elas se dedicaram e ainda hoje se dedicam. O início da exploração da estupenda riqueza representada pelos depósitos de ferro de Cauê teve início no século XIX, quando o famoso Major Paulo instalou uma fábrica de ferro no lugar denominado Girau. O ferro, com efeito, viria a constituir-se, com o tempo, a riqueza que maiores perspectivas oferece a Itabira.

Estimativa realizada pelo Departamento Estadual de Estatística, em 1946, dava para o Município a população de 23.462 habitantes, que se distribuiam através da superfície de 1.328 quilômetros quadrados.

De acôrdo com as apurações do Registro Civil, registraram-se, nêsse ano, 233 casamentos, 1.367 nascimentos (1.316 nascidos vivos e 51 nascidos mortos) e 590 óbitos, dos quais 105 de menores de um ano.

A área cultivada do Município, em 1946, totalizava 3.471 hectares, dos quais 3.099 ocupados com culturas temporárias, e os restantes, com culturas permanentes. Entre as primeiras, figuravam o abacaxi, amendoim, arroz, cana de açúcar, cana forrageira, cebola, feijão, mamona, mandioca e milho. O feijão aparece com o total de 804 toneladas, no valor de 1.584.000 cruzeiros; o milho, com o de 1.608 toneladas, correspondentes a 1.600.000 cruzeiros, seguindo-se, imediatamente abaixo, a mandioca, com o volume e o valor respectivos de 3.150 toneladas e 1.103.000 cruzeiros.

No tocante às culturas permanentes, observa-se, como de maior importância, a da banana, com o valor de 1.162.500 cruzeiros. Além destas, são ainda encontradas no Município as da laranja, abacate, manga, uva, etc.

Entre os produtos transformados, é a rapadura que reveste maior expressão econômica, figurando com o valor de ... 1.600.000 cruzeiros. Oferecem, também, relativa importância a produção de aguardente, farinha de mandioca, farinha de milho, polvilho e vinho de uva.

A população pecuária dº Município constava de 9.500 bovinos, 4.300 equinos, 110 asininos, 6.000 muares, 2.300 suínos 60 ovinos e 50.000 aves domésticas. Ainda nêsse ano o valor da produção pecuária elevou-se a 5.387.756 cruzeiros.

Confrontando-se os dados da produção agrícola com os da industrial verifica-se a superioridade desta sôbre aquela. Assim, enquanto a primeira figurava, em 1946, com o valor total de .... 10.209.850 cruzeiros, a esta última se atribuía o valor de 14.507.765 cruzeiros. Os itens industriais mais importantes são: minério de ferro, cujo valor montou a 4.532.420 cruzeiros; fiação e tecelagem, a que correspondeu o valor de 4.385.542 cruzeiros, e lenha, cuja produção se elevou a 3.520 cruzeiros. Oferecem ainda certa importância as indústrias de carvão vegetal, madeiras, areia e pedras para construção, telhas e tijolos, metalurgia, laticínios, bebidas e vinagre, e outras.

Itabira é servida pela Estrada Ferro Vitória a Minas, por onde se faz o escoamento do minério de ferro para o exterior, e por uma rêde rodoviária que a põe em comunicação com várias localidades vizinhas.

O ano em que se mostrou mais animado o movimento de transcrições de transmissões de imóveis foi o de 1943, quando se verificou a transmissão realizada pela Cia. Vale do Rio Doce S/A, no valor de 80.000.000 cruzeiros.

Operavam no Município, em 1946, seis agências de estabelecimentos bancários e uma da Caixa Econômica Estadual.

A Assistência médico-sanitária era ministrada por dois estabelecimentos hospitalares, cºm e sem internamento, os quais dispunham de 85 leitos.

Em 1947, o Município contava com 28 unidades escolares de ensino primário, sendo quatro estaduais, dezenove municipais e cinco particulares. A matrícula efetiva foi de 5.158 inscritos, e a freqüência, de 3.516 alunos, registrando-se 2.504 aprovações gerais e 169 conclusões de cursºs. O ensino secundário estava representado por dois estabelecimentos, a Escola Normal Nossa Senhora das Dores, mantida pelas religiosas Missionárias de Nossa Senhora das Dores, e o Ginásio Municipal Sul-Americanº, de propriedade da Emprêsa Propedêutica Sul-Americana, ambos fundados em 1923. A matrícula geral dos dois estabelecimentos foi de 307 inscritos, e a freqüência, de 285, havendo, nêsse ano, 57 conclusões de curso.

A arrecadação municipal, em 1947, foi de 606.183 cruzeiros, ao passº que a estadual se elevou a 1.321.883 cruzeiros e a federal a 1.033.092 cruzeiros. Em relação ao total arrecadado pelas três esferas administrativas, a municipal foi de 20,5%, a estadual, de 44,6% e a federal, de 34,9.%

PROPRIÁ — NÚCLEO INDUSTRIAL DE SERGIPE

POUCOS Municípios brasileiros dispõem de situação geográfica tão privilegiada como o de Propriá, localizado à margem direita do baixo S. Francisco, no trecho onde as terras do Estado de Sergipe confrontam com as de Alagoas. Dois são os meios de transporte de que dispõe — o fluvial e o ferroviário — assegurando-lhe estreito contato com os centros de consumo e distribuição.

Em 1946, a população da progressista comuna sergipana foi estimada em ... 16.318 habitantes, que se distribuiam através da superfície, relativamente pequena, de 155 quilômetros quadrados.

Outras causas, porém, explicam o progresso de Propriá, dentre elas a fertilidade do solo, onde se desenvolvem produtivamente numerosas culturas, o crescimento contínuo da população pecuária e da produção industrial.

A produção agrícola do Município sofreu profundas oscilações, a partir de 1943, conforme os dados oferecidos em recente publicação pelo Departamento Estadual de Estatística, órgão regional do I.B.G.E.

A quantidade de algodão produzida, que em 1943 foi de 21 toneladas, correspondentes a 25.200 cruzeiros, subiu, no ano seguinte, a 53 toneladas, atingindo, em 1947, a 120 toneladas, no valor de 240 mil cruzeiros.

A produção de arroz, que em 1943 foi de 4.513 toneladas, no valor de ..... 2.256.690 cruzeiros, caiu, em 1945, a 243 toneladas; subiu, no ano seguinte, a 3.455 apresentando o montante, em 1947, de 4.042 toneladas, que importaram em ... 2.021.040 cruzeiros.

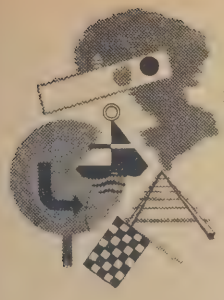
Desconhecem-se o volume e valor da produção de mandioca do Município em 1947. No ano precedente, entretanto, êsses foram de 330 toneladas e 42.900 cruzeiros, respectivamente.

A produção de milho experimentou, por sua vez, algumas oscilações. Em 1943, foi de 150 toneladas, correspondentes a 75 mil cruzeiros; no ano seguinte, subiu a 171 toneladas, correspondentes a .... 100.030 cruzeiros; caiu, em 1945, a 27 toneladas; e atingiu, em 1947, a 36 toneladas, no valor de 25.200 cruzeiros.

A indústria têxtil produziu, em 1945, 3.406.684 metros de tecidºs, no valor de 8.959.441 cruzeiros, menos do que em 1944, quando alcançou a 3.910.798 metros, na importância de 9.469.304 cruzeiros.

A arrecadação municipal de Propriá, em 1946, foi de 1.155.000 cruzeiros.

Município adiantado culturalmente e dotado de alguns elementos de moderno confôrto social. Propriá contava, em 1946, com três casas de diversões, quatro associações culturais, dois jornais, uma biblioteca, um hospital de caridade, um pôsto médico e 32 estabelecimentos de ensino primário.



VIAS DE COMUNICAÇÃO

O Pôrto de Nova Orleans

INAUGUROU-SE oficialmente, a 30 de novembro último, o Mercado Internacional de Comércio de Nova Orleans. O Mercado, organização particular, instituída como centro mundial de exposição permanente, tem por objetivo promover maior intercâmbio comercial com o sul e o meio-oeste norte-americanos, facilitando as vendas, através da exibição de produtos e faz parte de um vasto projeto de expansão comercial com o exterior, especialmente com a América Latina. O novo empreendimento constitui a terceira iniciativa de um programa a que o BOLETIM AMERICANO do Escritório de Propaganda e Expansão Comercial do Brasil em Nova York já tem aludido. A primeira foi a criação da International House, como ponto de contato e de reunião entre negociantes e fabricantes norte-americanos e estrangeiros, e como centro de informações e auxílio geral; a segunda foi o estabelecimento, no ano passado, da segunda zona livre de comércio de Nova Orleans, onde, aliás, a Argentina e o Uruguai já contrataram instalações para o processamento de lã. O Meio-Oeste e a Zona Sul dos Estados Unidos, que se servem do pôrto de Nova Orleans, compreendeu mais de metade da população dêste país, manufaturaram 40% dos seus produtos, exploram 63% de seus minerais, 56% de produtos agrícolas, e transacionam 42% das vendas a varejo. Nova Orleans constitui hoje o segundo pôrto mais importante dos Estados Unidos e se esforça no sentido de para lá desviar grande parte da carga despachada através de Nova York e de outros portos da costa leste do país.

O Mercado Internacional de Nova Orleans, segundo foi informado o Escritório de Expansão Comercial do Brasil em Nova York, já conta com 90 representantes comerciais e tem em exibição 700 produtos. Dezenove companhias estrangeiras reservaram salas para seus produtos, sendo que 85% do espaço disponível já está ocupado. Durante as cerimônias de inauguração, falaram os Srs. William McChesney Martin, Presidente do Banco de Importação e Exportação, Aloys P. Kaufman, Prefeito da cidade de St. Louis, e Andrew Heiskell, da revista LIFE, que se referiram à importância de Nova Orleans na economia dos Estados Unidos realçando o grande e contínuo progresso daquele pôrto durante os últimos anos. Um dos oradores mencionou o fato de que o tráfego no Mississipi está subindo dia a dia a novos "recordes". Entre os planos previstos pela administração de Nova Orleans figura o da construção de navios para servirem os portos fluviais em todo o Vale e para viagens experimentais a países latino-americanos.

Os produtos principais que passam por Nova Orleans são aço, ferro, derivados de petróleo, carvão, enxôfre, cereais, cimento, areia, cascalho e pedra, sendo que o fluxo de produtos manufaturados — tais como automóveis provenientes de fábricas do Meio-Oeste americano — tem crescido continuamente. Diversas fábricas norte-americanas estão passando a preferir Nova Orleans para o comércio em grande escala com o estrangeiro, porque dessa forma diminuem o custo do transporte. O processo antes seguido, de enviar suas mercadorias por estrada de ferro até a costa leste dos Estados Unidos, para dali serem transportadas aos países destinatários, está sendo por elas abandonado, por ser mais caro.

Em vista do interêsse geral manifestado, pode-se afirmar que teve êxito o objetivo do Mercado Internacional de Comércio de Nova Orleans: fornecer um centro onde compradores norte-americanos e estrangeiros possam encontrar produtos de tôdas as nações, sem a necessidade de viajar milhares de milhas. O novo Mercado é o primeiro de seu tipo nos Estados Unidos e lá já se estabeleceram agências comerciais de vários países, tais como a Argentina, Bélgica, Tcheco-Eslováquia e vários outros.

◆

ACÔRDO INTERNACIONAL DO AUTOMOBILISMO

O DEPARTAMENTO de Estado dos Estados Unidos e organizações particulares interessadas concordaram na redação de um projeto de acôrdo internacional, permitindo que motoristas norte-americanos possam viajar através de países estrangeiros, usando as chapas de licença tiradas nos Estados Unidos. O ante-projeto de acôrdo, aprovado em Washington, em fins de setembro, durante uma reunião entre representantes do Departamento de Estado e de organizações particulares, prevê o reconhecimento recíproco — entre nações interessadas — de licenças e outros documentos requeridos dos motoristas.

◆

SUBSÍDIO DIFERENCIAL DE OPERAÇÃO

ESPERA-SE a aprovação da Comissão Marítima do Govêrno Americano a um requerimento da Shepard Steamship Company, solicitando um subsídio diferencial de operação para a sua linha na costa leste da América do Sul.

A Companhia Moore-McCormack, que serve a mesma rota e é subsidiada pelo mesmo Govêrno, opôs-se às pretensões da Shepard. Mas a Marítima Commission rejeitou os argumentos apresentados, baseada em que a concessão de subsídios à Shepard não podia ser considerada como prejudicial aos interêsses da outra emprêsa. Considerou a Comissão que o atual declínio da rota em questão é temporário e se desvanecerá em futuro próximo à medida que os projetos de desenvolvimento dos vários países sul-americanos começarem a resul-

SODA CAUSTICA

Hipoclorito de Sódio — Hipoclorito de Cal — Ácido Clorídrico — Cloro Liquido
Hexacloreto de Benzeno

ELCLOR
INDÚSTRIA BRASILEIRA

INDÚSTRIAS QUÍMICAS ELETRO CLORO S. A.

Fábrica e Sede Social em ELCLOR Estação de Rio Grande, (E. F. S. J.)
Município de Santo André — São Paulo
Escritório em S. Paulo: Rua Xavier de Toledo, 15 - 6º - s. 601 — Telefone 4-3428
Caixa Postal 216-A - São Paulo — Enderêço Telegráfico ELCLOR
Escritório no Rio de Janeiro: Av. Graça Aranha, 333-10º and. s. 1004
Caixa Postal 4131 — Telefone 22-0080

tar, dentro em breve, em grande procura de produtos norte-americanos. O simples fato de que a Moore-McCormack está amplamente capacitada para transportar tôda a carga ora levada por navios americanos de várias companhias da mesma linha, não implica, na opinião da Comissão, na conclusão de que a Shepard não possa obter carga, sem prejudicar a posição financeira da Moore-McCormack, que desde há tempos vem sendo subsidiada.

◆

OS AVIÕES EM SERVIÇO COMERCIAL

SEGUNDO dados compilados pelo Instituto de Pesquisas Aeronáuticas, de Washington, os aviões de fabricação norte-americana continuam a dominar as rotas mundiais servidas por linhas aéreas regulares. De conformidade com êsse estudo, o qual não abrange a União Soviética, atinge a 3.646 o número de aparelhos utilizados por linhas aéreas regulares, 78% dos quais foram fabricados nos Estados Unidos e 13% na Grã-Bretanha. Os aviões de transporte ora sendo fabricados representam menos de 20% dos equipamentos atualmente empregados. A compilação revelou, também, que a maioria dos grandes aviões ora em serviço são versões comerciais dos tipos de aparelhos militares anteriores à guerra.

Entre os principais modelos atualmente sendo produzidos e entregues estão o Consolidated Vultee 240, o Douglas DC-6, o Lockheed Constellation e o Martin 2-0-2. O Douglas D-3 é o avião mais empregado atualmente pelas linhas aéreas, representando 45% das frotas existentes. Os aviões das linhas soviéticas, não abrangidos pela compilação são predominantemente versões russas dêsse aparelho.

O Instituto de Pesquisas Aeronáuticas informou também que, embora o tráfego de passageiros tenha aumentado de no mínimo 1.000% no último decênio, o número de aviões em serviço aumentou apenas de 83%. Êsse fato é devido principalmente à maior capacidade dos aviões norte-americanos, atualmente utilizados. Os aviões de fabricação estrangeira têm uma capacidade média de 13,8 passageiros, em confronto com 23,9 nos aviões de fabricação norte-americana. O número de aviões das linhas americanas atinge a 1.054, ou sejam, 29% do total, todos êles de fabricação nacional. São as seguintes as percentagens de outros países ou continentes: Canadá, 5,2%; Europa, 26,6%; América Central, 8,9%; América do Sul, 8,9%; Ásia, 12,7%; África, 3,8% e Oceania, 5,2%.

Segundo se informou, existem em funcionamento mais de 50 modelos distintos de aviões multi-motores e no mínimo 30 modelos de aparelhos monomotores. Cêrca de 67% são bimotores, 23% quadrimotores, 2,4% trimotores e 7,1% monomotores. Existe apenas um hidroavião de seis motores funcionando regularmente, ao passo que menos de 3% dos aparelhos em serviços regulares pertencem a essa categoria.

◆

COMBUSTÍVEL SINTÉTICO

FALANDO recentemente durante uma reunião da Sociedade Americana de Engenheiros Mecânicos e do Instituto dos Engenheiros Metalúrgicos e de Minas, o Sr. J. D. Doherty, do Bureau Americano de Minas, afirmou que, por motivo de segurança nacional, os Estados Unidos deveriam iniciar já um programa para a produção diária de 1.000.000 de barrís de produtos de petróleo extraídos do carvão, porquanto o país não poderá passar a produzir combustíveis sintéticos em caso de emergência se não tiver sido iniciada a construção de fábricas comerciais. Segundo os cálculos preparados pelo Bureau de Minas, um programa dessa natureza exigiria um investimento de US$ 8.700.000.000, ou seja, quatro vêzes o custo do projeto da bomba atômica durante a guerra passada.

De acôrdo com o programa do Sr. Doherty, seriam produzidos diàriamente 648.000 barrís de gasolina, 266.000 barrís de óleo Diesel e para aquecimento e ... 86.000 barís de propana e butana líquidas. Em caso de emergência, dar-se-ia prioridade à produção de combustíveis próprios para a aviação, os quais são facilmente produzidos pela hidrogenação do carvão. Ao que se afirma, não se pode esperar que a produção nacional de petróleo cru seja suficiente para satisfazer o consumo futuro. Dessa forma, sem o recurso do produto sintético, só restariam duas alternativas: o aumento da importação ou a restrição do consumo.

Segundo o plano do Sr. Doherty, a produção de combustíveis exigiria o consumo de 50% da produção de carvão e leste do rio Mississipi e 50% do carvão e lignite produzidos a oeste do mesmo rio, o que alcança um total diário de 575.000 toneladas e 210.000.000 de toneladas anuais. Comentando sôbre o custo do programa em questão, o Sr. Doherty observou que a indústria norte-americana do petróleo espera despender ..... US$ 7.500.000.000 até 1951 a fim de manter o ritmo atual de produção.

◆

BICICLETAS PARA O BRASIL

AS fábricas de bicicletas da Suécia estão recebendo grandes encomendas do Brasil. A Monarch, exportará nestes próximos meses, nada menos de 14.000 bicicletas para o nosso país, quantidade esta que equivale à exportação total dêste produto, da Suécia, em 1947. Uma outra fábrica — a Nymàns Verkstader — recebeu um contrato para outra grande entrega.

◆

MÉDIAS CAMBIAIS DE OUTUBRO DE 1948

PRAÇAS	MERCADOS	
	LIVRE	MOEDAS
	Cr$	Cr$
Londres	75,4416	—
França	0,0805	—
Portugal	0,7615	—
Hespanha	1,7096	—
Dinamarca	3,9043	—
Suíça	4,3768	—
Suécia	5,2109	—
Tcheco-Eslováquia	0,3745	—
Nova York	18,72	—
Uruguai	8,3862	9,50
Argentina	3,8664	2,80
Canadá	18,40	—
Bélgica — Francos Belgas	0,4272	—

"Creme de Milho LUX"
Em pacotes de 1 quilo e meio quilo
EXCELENTE ALIMENTO PARA CRIANÇAS E ADULTOS
O PRODUTO DO
"Moinho da Luz"
MUITO IMITADO MAS NUNCA IGUALADO
EXIJA A MARCA "LUX" do seu fornecedor

BANCOS & MOEDAS

Crédito Agrícola

O PROBLEMA do crédito agrícola, no Brasil, tem sido dos mais discutidos e, não obstante, até hoje nada temos de definido em particular. As esperanças repousam neste momento na lei bancária em exame no Congresso, pela qual teremos, além do Banco Central, o Banco Rural, sendo que, através dêste último, se espera poder determinar uma política efetiva de crédito agrícola.

A êste respeito é oportuno tornar conhecido o que vem sendo realizado no Paraguai sob a denominação de "Crédito Agrícola de Habilitacion", "um programa patrocinado pelo Estado, de sentido essencialmente educativo, *visando habilitar para as atividades* agrícolas *de preferência os pequenos lavradores sem recursos próprios, nem possibilidade de gozar do crédito bancário comum".*

O plano que está sendo executado foi elaborado por técnicos americanos, do Serviço Técnico Interamericano de Cooperação Agrícola, em colaboração com técnicos locais que, após investigações relacionadas com o atraso em que se encontra a agricultura paraguaia, verificado especialmente através do escasso rendimento e da situação de penúria dos donos de terras, chegaram à conclusão de que se impunha o auxílio oficial, sob a forma de meios de produção e ensinamento da maneira de utilizá-los.

Os beneficiários do crédito são escolhidos cuidadosamente, mediante o estudo de seus problemas, capacidade produtiva, aptidão para aplicar os ensinamentos recebidos; em seguida são planejados os trabalhos do ano agrícola, calculando-se, simultaneamente, o crédito preciso para efetuá-los. Aprovados os projetos pelos funcionários competentes, são abertos os créditos em conta-corrente, a favor dos agricultores na sucursal ou agência mais próxima do Banco do Paraguai. Desde êsse dia, os técnicos estão em estreito entendimento com os lavradores, para consumarem sua missão educativa, que é sobretudo objetiva, isto é, ensinar as coisas, fazendo-as pessoalmente.

São distribuídas cinco classes de empréstimos, a saber:

Classe A — Até um ano de prazo, para custeio de produção (sementes, abonos, inseticidas, colheita) e subsistência (alimentos, roupas, educação, higiene);

Classe B — Até cinco anos de prazo, para compra de utensílios agrícolas e reparações ligeiras (máquinas, ferramentas, animais de tiro, vacas leiteiras, aves e porcos);

Classe C — Até dez anos de prazo para exploração de pequenas granjas, ou seja para compra de gado vacum, porcino, aves e reprodutores;

Classe D — Até quinze anos de prazo, para construção e incorporação de terras adjacentes;

Classe E — Até 15 anos de prazo, para financiar a formação de cooperativas.

As importâncias correspondentes são: Classe A e B, até 1.500 guaranis, integral ou parcialmente; C e D, até 1.500, e E, 75% do capital necessário. A taxa cobrada é de 6%, sôbre os saldos devedores. Se o beneficiário é arrredantário, pode obter o créditos das Classes A ou B; se, porém, é proprietário, pode cumulativamente pleitear os das Classes A, B, C e D.

Não há datas fixas de vencimentos dos empréstimos. Ùnicamente o beneficiário contrai a obrigação de amortizar a sua dívida à proporção que negocia a colheita. Os pagamentos se fazem em dinheiro e a amortização não pode ser reclamada caso o beneficiário não tenha podido vender a colheita por preços razoáveis.

O "Credito Agricola de Habilitacion" iniciou operações em começos de 1944. No primeiro ano concedeu empréstimos no valor de 150.000 guaranis, a 500 lavradores radicados na região central em 18 distritos à margem das estradas e da ferrovia. Em cada um dêsses distritos foi instalado um escritório supervisor. A soma média dos empréstimos foi, então, de 300 guaranis. Aproximadamente 40% foram a um ano de prazo; os restantes 60% a cinco anos. No segundo ano, atingiram a 1.628. O total dos empréstimos feitos, ao terminar o ano agrícola de 1945-46, chegou a 865.935 guaranis, e, dêsse total, 33 1/2% foram a um ano de prazo;; 66 1/4% a cinco anos.

Os resultados práticos do sistema são estimados, já, da seguinte maneira:

Ano agrícola de 1944-45 comparado com o de 1943-44:

Aumento da superfície cultivada, 33%; aumento do volume da produção, 17,4%, e aumento do gado, 66%.

Ano agrícola de 1945-46, comparado com o de 1944-45:

Aumento da superfície cultivada, 34%; aumento do volume da produção, 17%, e aumento da renda das fazendas, 78,9%.

◆

O EXIMBANK FINANCIA O FERRO NO CANADÁ

O BANCO de Exportação e Importação dos Estados Unidos aprovou um empréstimo de US$5.000.000 para um desenvolvimento maior das minas de ferro de Steep Rock, no Canadá, as quais constituirão uma fonte de suprimento para a indústria norte-americana do aço. As minas canadenses já haviam recebido, em 1942, um empréstimo de $5.000.000, da Reconstruction Finance Corporation, para beneficiamento do terreno e instalações iniciais. O primeiro depósito explorado produziu, a partir de 1945, mais de 3.500.000 toneladas de minério de alto grau, sendo que a maior parte foi importada pelos Estados Unidos para satisfazer os pedidos urgentes de campanhias norte-americanas. O empréstimo, agora concedido pelo Banco de Exportação e Importação, destina-se a financiar a compra de equipamento, e obtenção de serviços técnicos necessários à abertura de um segundo e maior depósito de minério; espera-se que mais de 3.000.000 de toneladas serão enviadas anualmente dos dois depósitos para os Estados Unidos. O minério canadense é de alta qualidade, com uma percentagem de 55% ou mais de ferro, e uma percentagem baixa de enxôfre e fósforo.

◆

MOVIMENTO BANCÁRIO

A ESTATÍSTICA de movimento bancário de divulgação mais recente, pelo Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda, compreende o período de janeiro a agôsto de 1948. Ao se cumprir o oitavo mês do ano o valor total dos empréstimos era de 49.103.027 milhares de cruzeiros, dos quais 23.190.663 milhares em letras descontadas e 25.912.364 milhares em contas correntes. Os depósitos, na mesma época, situavam-se em 54.994.590 milhares, dos quais 39.137.796 milhares à vista e 15.856.794 milhares a prazo. A caixa em moeda corrente, a 31 de agôsto, era de 3.738.492 milhares de cruzeiros.

A relação entre a caixa e os depósitos à vista era de 9,6% e entre a caixa e o total dos depósitos, 6,8%. Os empréstimos, por seu turno, estavam compreendendo 89,3% do total dos depósitos.

O total dos empréstimos no Distrito Federal, em fins de agôsto, era de ... 16.998 milhões de cruzeiros e, em São Paulo, 14.531 milhões; os depósitos, no Rio de Janeiro, somavam 20.211 milhões e em São Paulo, 18.511 milhões de cruzeiros. A caixa em moeda corrente, na Capital Federal, estava na ordem de 889 milhões e, na capital bandeirante, 1.320 milhões.

O número de estabelecimentos bancários em funcionamento também no dia 31 de agôsto era de 2.254, dos quais 428 matrizes, 1.785 agências nacionais e 41 agências de estabelecimentos estrangeiros.

◆

PRODUÇÃO DO OURO

A PRODUÇÃO de ouro nos EE. UU., em outubro, elevou-se a 186.847 onças, em comparação a 211.090 em setembro, e 253.867 onças em outubro do ano passado, de acôrdo com o Bureau Americano de Estatística de Metais.

A produção de ouro nos 10 primeiros mêses deste ano foi de 1.803.372 onças, contra 1.934.122 no período correspondente de 1947.

Banco Cruzeiro do Sul de São Paulo S. A.

CAPITAL	Cr$ 30.000.000,00
CAPITAL REALIZADO	Cr$ 20.000.000,00
RESERVAS	Cr$ 17.244.306,30
AUMENTO DE CAPITAL	Cr$ 10.000.000,00

OPERAÇÕES INICIADAS EM 1.º DE OUTUBRO DE 1943

Carta Patente n.º 3.043, de 15/9/1943

MATRIZ: Rua da Quitanda, 144 — Enderêço Telegráfico: "BANCRUZE" — São Paulo

Filial do Rio de Janeiro: Rua da Candelária, 4

BALANCETE REALIZADO EM 30 DE NOVEMBRO DE 1948

Compreendendo as operações da Matriz, da Filial do Rio de Janeiro e das Agências de: Avaré, Central (R. Sto. André, 80 a 84 — S. Paulo), Cerqueira César Conchas, Fartura, Franca, Gália, Garça, Herculândia, Ipauçu, Ipiranga (S. Paulo), Leme, Miguelópolis, Mogi das Cruzes, Pratrocínio do Sapucaí, Penh,a (S. Paulo), Pirajuí, Pompéia, Presidente Bernardes, Quintana, Rancharia, Santo Amaro (S. Paulo) e Santos.

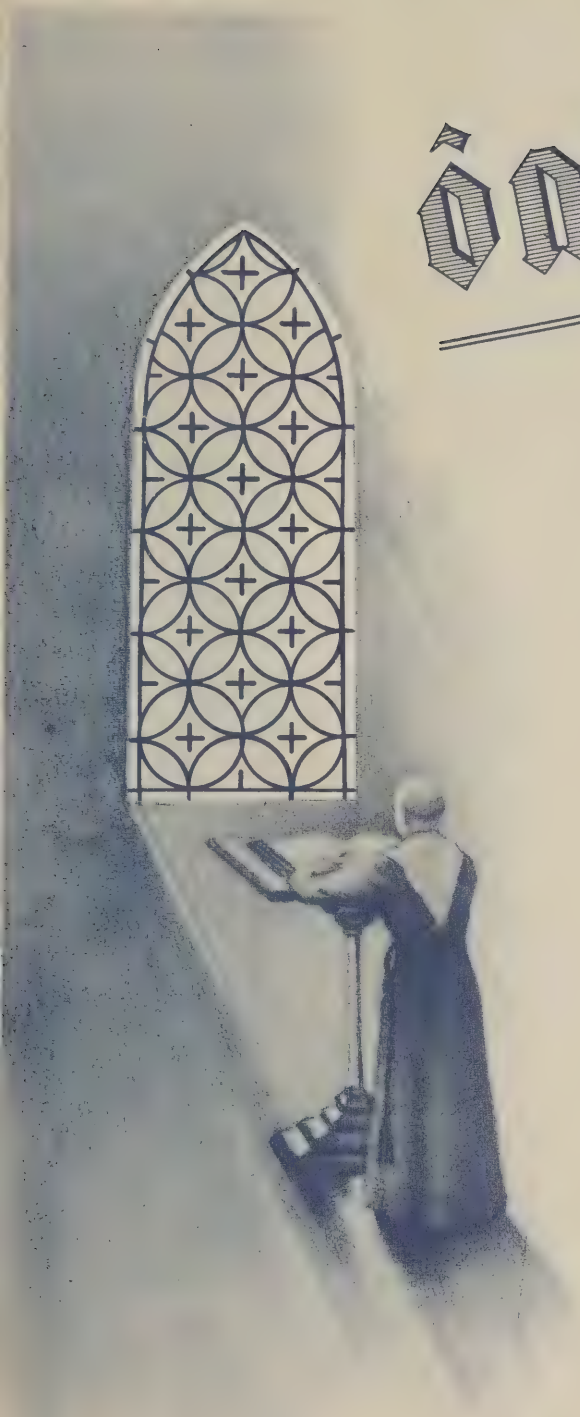
ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONÍVEL			
Caixa:			
Em moeda corrente		51.016.588,30	
Em depósito no Banco do Brasil S/A		72.312.089,40	
Em depósito à ordem da Sup. da Moeda e do Crédito		8.190.235,70	
Em outras espécies		112.582,90	131.631.496,30
REALIZÁVEL			
Letras do Tesouro Nacional		—	
Empréstimos em c/correntes	192.004.433,60		
Títulos descontados	303.790.318,90		
Agências no país	75.453.352,30		
Corresp. no país	17.190.307,70		
Capital a realizar	3.540.400,00		
Outros créditos	4.216.572,60	596.195.385,10	
Imóveis		2.379.914,40	
Títulos e valores mobiliários:			
Obrigações de Guerra depositadas no Banco do Brasil S/A., no valor nominal de Cr$ 8.190.100,00, à ordem da Sup. da Moeda e do Crédito		6.025.053,20	604.600.352,70
IMOBILIZADO			
Edifícios de uso do Banco		1.674.367,80	
Móveis e utensílios		5.429.032,50	
Material de expediente		1.948.613,20	
Instalações		2.649.991,60	11.198.005,10
RESULTADOS PENDENTES			
Juros e descontos		8.858.351,80	
Impostos		274.499,10	
Despesas gerais		7.066.078,40	16.198.929,30
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Valores em garantia		81.605.247,50	
Valores em custódia		17.530.324,00	
Títulos à receber de c/alneia		231.563.735,10	330.699.506,60
TOTAL			**1.094.832.090,00**

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
NÃO EXIGÍVEL			
Capital	20.000.000,00		
Aumento de capital	10.000.000,00	30.000.000,00	
Fundo de reserva legal		1.091.000,00	
Fundo de previsão		5.079.880,00	
Outras reservas		11.073.426,30	47.244.306,30
EXIGÍVEL			
Depósitos:			
À vista e a curto prazo:			
De Poderes Públicos	878.646,70		
Em c/c sem limite	382.582.590,90		
Em c/c limitadas	57.263.961,70		
Em c/c populares	6.014.352,50		
Em c/c sem juros	13.691.001,90		
Em c/c de aviso	34.499.269,10		
Outros depósitos	2.553.166,40	497.482.989,20	
A PRAZO:			
A prazo fixo		105.809.784,50	
Subsoma		**603.292.773,70**	
Outras responsabilidades:			
Agências no país	81.095.352,70		
Corresp. no país	12.089.549,20		
Ordens de pagamentos e outros créditos	496.443,20		
Dividendos a pagar	171.280,90	93.852.626,00	697.145.399,70
RESULTADOS PENDENTES			
Contas de resultados			19.743.077,40
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Depositantes de valores em garantias e em custódia		99,135.571.50	
Depositantes de títulos em cobrança no País		321 503.735,10	330.699.306,60
TOTAL			**1.094.832.090,00**

São Paulo. 2 de Dezembro de 1948. — DR. RICARDO JAFET, PRESIDENTE. — GLADSTON JAFET, Vice-Presidente. — C. D'AGOSTINO, Superintendente. — ANTONIO ALFREDO D'AGOSTINO, Gerente. — JORDÃO MENDES DA SILVEIRA JÚNIOR, Ch. Adm. — LUIZ CARLOS PASCHOAL AUN, Contador — C.R.C. 10.394.



ontem

HOJE

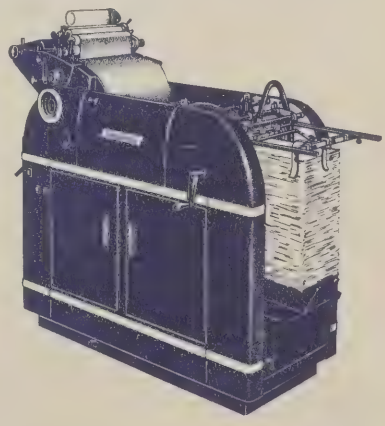
Dos mais remotos tempos, o desejo de aperfeiçoamento do homem tem se manifestado de modo a levar-nos no campo dos conhecimentos humanos, ás mais arrojadas concepções e práticas.

No terreno das artes gráficas êste, têm se verificado em progressão geométrica dada a necessidade sempre crescente da difusão de idéias, entre os povos, pela palavra escríta.

Das iluminuras desenhadas pelos frades na idade média, que faziam em anos um só livro, ás modernas máquinas de imprimír de hoje, o progresso alcançado é fantástico.

E, ao se falar, em perfeição de reproduzir, não podemos deixar de mencionar esta maravilhosa máquina "MULTILITH" que, com um novo processo, marca mais um passo no progresso das industrias gráficas.

Pelo processo "Multilith" ésta resolvido o ultimo dos problemas da impressão: espaço-tempo. Em seu escritorio, num pequeno espaço, V. S. poderá ter qualquer reprodução rapida de documentos, gravuras, livros ilustrados, etc., por um processo econômico rapido e perfeito. Tal processo, depois de aprovado nos países mais adiantados é oferecido ao Brasil onde a ADDRESSOGRAPH-MULTIGRAPH DO BRASIL S. A. está a disposição dos interessados para qualquer demonstração.



REPRODUTORA MULTILITH

ADDRESSOGRAPH MULTIGRAPH DO BRASIL S. A.

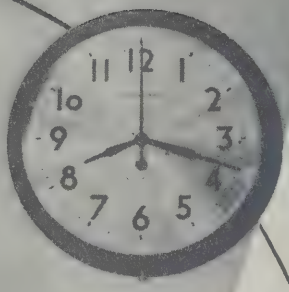
Av. Graça Aranha 182-2.° and. — Rio de Janeiro

Representantes em:

S. PAULO-BELO HORIZONTE-CURITIBA-RECIFE-SALVADOR-P. ALEGRE-BELÉM

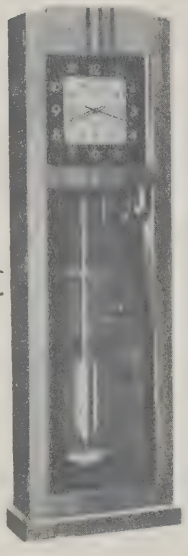
Sistema elétrico auto-regulador de precisão

INTERNATIONAL



RELÓGIO DE PAREDE ELÉTRICO

Belos e variados estilos, de desenho moderno e original. Em madeira de lei ou metal.



RELÓGIO-MESTRE

De alta precisão, movido a corda carregada elètricamente, para vários dias. Pêndulo compensado de mercúrio ou de invar, com ligeira variação de alguns segundos por ano Em caixa de fino acabamento e mostrador moderno. Seu mecanismo auto-regulador mantém certos os horários dos relógios secundários a êle ligados, acertando-os automàticamente em caso de falha de corrente. Ligado a corrente comum de 110 volts alternada.

Em quaisquer setores de atividades, na indústria ou no comércio, o fator *tempo* é de importância primordial, porque dêle depende o êxito de todos os empreendimentos e iniciativas, e, consequentemente, o desenvolvimento e o progresso da firma.

Daí, nenhuma grande organização poder prescindir, nos dias de hoje, de um eficiente sistema elétrico auto-regulador de precisão, como o INTERNATIONAL que, com os seus relógios de exatidão comprovada, para os fins mais variados, proporciona completa satisfação ao industrial ou comerciante.

RELÓGIO REGISTRADOR DE MÃO-DE-OBRA

De rigorosa precisão, é indispensável às fábricas e oficinas. Bela caixa de metal.

RELÓGIO DE PONTO CARTOGRÁFICO

Elétrico. Mecanismo de alta precisão. De tamanho reduzido e desenho moderno.

RELÓGIO-CARIMBO

Imprime ano, mês, dia, hora e minutos. Montado em um invólucro de metal. Moderno, de esmerado acabamento.

SÓCIO PATRONO

Colabore na Campanha de Alfabetização de Adultos.

INSTITUTO BRASILEIRO DE MECANIZAÇÃO

SERVIÇOS HOLLERITH S. A.

IBM

Avenida Graça Aranha, 182 - Rio – Rua Libero Badaró, 39-11.º and. – S. Paulo
R. dos Andradas, 1354-5.º – P. Alegre – Av. Afonso Pena, 952-3.º – B. Horizonte
Av. 7 de Setembro, 61/63 - Salvador - R. Cel. Gomes Machado, 99/101-4.º - Niterói
REPRESENTANTES NAS PRINCIPAIS CIDADES DO BRASIL

S H-36

IMPRESSO EM MULTILITH - RIO

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 078226963